Nr 22 (133)

KIEROWCA

PISMO ŻOŁNIERZY SŁUŻBY SAMOCHODOWEJ • WOJSK PANCERNYCH I ZMECHANIZOWANYCH

Rok VII Warszawa 16 — 30 listopada 1954 r.

OTOCZYĆ TROSKĄ MŁODYCH ŻOŁNIERZY

Zgodnie z rozkazem Ministra Obrony Narodowej, Marszałka Polski Konstantego Rokossowskiego, do ludowego Wojska Polskiego zostaje powołana przodująca młodzież, która zasili również szeregi służby samochodowej.

Żyjemy w chwili, kiedy z jednej strony Związek Radziecki i kraje demokracji ludowej, a więc i Polska Ludowa, kierują swoje wysiłki na zbudowanie lepszego życia, na rozbudowę przemysłu, rolnictwa, transportu, kultury, pomocy lekarskiej, a z drugiej strony Stany Zjednoczone Ameryki Północnej, Wielka Brytania i inne państwa kapitalistyczne starają się wszelkimi sposobami przeszkodzić temu budownictwu. Wysiłki swoje skierowują na rozpętanie nowej wojny światowej, dążą do uzbrojenia Niemiec Zachodnich i stworzenia niemieckiej armii, aby w odpowiedniej chwili rzucić ją przeciwko Związkowi Radzieckiemu, Polsce i innym krajom demokracji ludowej.

Dlatego dziś, kiedy do wojska przychodzą młodzi obywatele, szczególnie musimy pamiętać o tym, że dla umocnienia pokoju na świecie, poskromienia opętanych chęcią panowania nad światem anglo-amerykańskich imperialistów, dla pokonania wroga, który ośmieliłby się napaść na naszą Ojczyznę, trzeba, aby każdy żołnierz doskonale opanował swoją specjalność wojskową, gruntownie przygotował się pod względem politycznym i fachowym, dbał o wysoki poziom dyscypliny i ściśle zachowywał tajemnicę wojskową.

Aby jednak młody żołnierz mógł należycie wykonać swoje zadania, musi mieć pomoc ze strony dowódców, a przede wszystkim podoficerów. Toteż od pierwszych dni pobytu młodych żołnierzy w wojsku należy otoczyć ich troskliwą opieką w koszarach, na placach ćwiczeń, w klasach, stołówkach, świetlicach itp. Każdy podoficer - dowódca powinien wpajać w podwładnych, że stać się dobrym żołnierzem można jedynie dzięki wysokiemu poziomowi wyszkolenia, wzorowej dyscyplinie i uświadomieniu politycznemu. Cechy te nie przychodzą same: wyrabia się je ciągłą, codzienną pracą i systematycznym szkoleniem.

Wojsko nasze jest nowoczesną zmotoryzowaną armią, w której służba samochodowa zajmuje jedno z zasadniczych miejsc. Dlatego też praca z młodymi żołnierzami w oddziałach i pododdziałach samochodowych powinna być postawiona na odpowiednio wysokim poizomie.

Od pierwszych dni pobytu młodego żołnierza w pododdziale samochodowym należy dążyć do natychmiastowego przyzwyczajania go do regulaminowego porządku istniejącego w pododdziale, aby mógł od razu odczuć, że służy w pododdziale, w którym całokształt życia odbywa się zgodnie z regulaminem, aby sam jak najszybciej włączył się w to życie postępując we wszystkim tak, jak jego koledzy starszego rocznika.

Weźmy dla przykładu pododdział oficera Zamojskiego, w którym każdy dowódca drużyny był już odpowiednio przygotowany na przyjęcie młodych żołnierzy, a podoficerowie dobrze rozumieli, że od odpowiedniego przyjęcia młodego żołnierza, od troski, jaką zostanie on otoczony, w dużej mierze będzie zależeć szkolenie i dyscyplina. Toteż kiedy dowódca pokazał młodym żołnierzom sprzęt, uzbrojenie, sale wykładowe, autodrom, kiedy zobaczyli oni na własne oczy panujący wszędzie wzorowy ład i porządek, od razu odczuli, że przybyli do przodującego oddziału. Kiedy oprócz tego każdy dowódca drużyny jeszcze bardziej szczegółowo zapoznał swych żołnierzy ze sprzętem samochodowym, pokazał im pracę w parku, w warsztacie i na punkcie kontrolno-technicznym, w pełni zrozumieli, jak powinni stosować się do ustalonego tu porządku. Pogadanka prowadzona z młodymi żołnierzami o roli pojazdów mechanicznych we współczesnej wojnie, o bohaterskich czynach żołnierzy-kierowców Armii Radzieckiej oraz I i II Armii Wojska Polskiego, o konieczności dbania o sprzęt samochodowy — wszystko to, niewątpliwie, dało pozytywne wyniki. Młody żołnierz zrozumiał, że samochód w wojsku jest niezbędnym sprzętem, od którego w dużej mierze zależy manewrowość wojska, że należy dbać o sprawność techniczną samochodu, który stanowi mienie państwowe, że służba kierowcy wojskowego jest tak samo zaszczytna, jak służba piechura, artylerzysty czy sapera.

(Dokończenie na str. 2)

Przodujący tokarz PSO

St. szer. Piszczek Józef jest tokarzem Parkowej Stacji Obsługi. Jest on stawiany za wzór przez dowódcę pododdziału. Tytuł przodownika zdobył sumienną i dokładną pracą. Stale go można widzieć przy pracy. Chętnie przekazuje swoje bogate doświadczenia młodszym kolegom. Szczególną opieką otoczył młodego tokarza st. szer. Bireckiego, który w krótkim czasie został przodownikiem wyszkolenia i awansował do stopnia st. szeregowego. St. szer. Piszczek spełnił swój obowiązek — wychował godnego zastępcę, który uzyskuje coraz lepsze wyniki w pracy.

Wzorowy WYCHOWAWCA

Oficer, którego zdjęcie widzicie poniżej to — Brodzik Stanisław — dowódca pododdziału szkolnego, przodującego w nauce, dyscyplinie i pracy. Dla wielu z was, zwłaszcza podoficerów, oficer Brodzik jest starym znajomym, przy jego pomocy wielu żołnierzy naszej służby zdobyło wysokie kwalifikacje zawodowe. Pod jego dowództwem wielu podoficerów nauczyło się szkolić i wychowywać młodych żołnierzy, którzy następnie powiększyli kadrę podoficerską służby samochodowej.



Urodzony w rodzinie biednego chłopa od najmłodszych lat zmuszony był pomagać rodzicom, najmując się do pracy u miejscowych kułaków. Toteż wspominając swe dziecinne lata mówi o sobie: „wpierw niż z elementarzem zapoznałem się z wyzyskiem kułackim"... Nie lepiej było także terminować u kowala, co rozpoczął po ukończeniu szkoły podstawowej. Brodzik pamięta z tego okresu, każdą krzywdę wyrządzoną mu przez majstra czy majstrową, których głównym celem było nie nauczenie zawodu młodego chłopca, lecz wykorzystanie go do pracy i posług domowych.

Dlatego od chwili kiedy przez jego rodzinną wieś przeszedł pierwszy czołg z gwiazdą na stalowym pancerzu, noga jego więcej już nie stanęła w kuźni kowala. Naukę dokończył już w wolnej, ludowej Ojczyźnie w Zjednoczeniu Stoczni Polskich w Gdańsku, która wydała mu świadectwo czeladnicze.

Powołany następnie do odbycia służby wojskowej najpierw kończy z wyróżnieniem kurs kierowców i zostaje kierowcą d-cy oddziału. Skierowany następnie do podoficerskiej szkoły samochodowej, kończy ją z wyróżnieniem, otrzymuje awans do stopnia kaprala i pozostaje w szkole na stanowisku st. instruktora nauki jazdy. Po roku, za wzorową służbę, otrzymuje stopień plutonowego i przechodzi do Oficerskiej Szkoły Samochodowej na stanowisko szefa kompanii, a następnie zostaje tam, jako jej uczeń — podchorąży.

Okres szkoły był dla Brodzika najprzyjemniejszym okresem w jego życiu. Nie dlatego, że nie miał trudności w nauce, ale dlatego, że tu dopiero w pełni uświadomił sobie, że obrał właściwą dla siebie drogę życia.

Nic więc dziwnego, że w krótkim czasie wyrasta na przodownika wyszkolenia i pozostaje nim aż do ukończenia szkoły, którą kończy również z wyróżnieniem. W szkole poznano się dobrze na jego zdolnościach wychowawczych, dlatego po jej ukończeniu, już jako oficer ludowego Wojska Polskiego, skierowany zostaje do jednej z podoficerskich szkół samochodowych, gdzie obejmuje stanowisko d-cy pododdziału.

Oficer Brodzik nie jest, oczywiście, wyjątkiem. W naszym wojsku na wszystkich szczeblach, z roku na rok rośnie wielu młodych, zdolnych i świetnie wyszkolonych oficerów. Nie ma wśród nich dawnych, wrogich ludowi, paniczyków. Nasi oficerowie i absolwenci szkół oficerskich i akademii wojskowych to, podobnie jak oficer Brodzik — ludzie, którzy do wojska przyszli z warsztatu, od traktora i pługa, są klasowo związani z żołnierzami, rozumieją ich i dlatego są przez nich lubiani.

OD NASZYCH KORESPONDENTÓW

Przygotowaliśmy się do zimowego okresu



Żołnierze, których widzicie na zdjęciu to kierowcy N-tego oddziału naszej służby. W czasie kontroli jaka odbywała się ostatnio w ich parku, za wzorową eksploatację i przygotowanie samochodów otrzymali oni ocenę bardzo dobrą. Od lewej stoją st. szer. Czech, st. szer. Jezioro, kpr. Motoczko, szer. Wałaszek i kpr. Gościniak.

WARSZTATOWCY PRACUJĄ Z POŚWIĘCENIEM

Duża, jasna hala warsztatu naprawczego w naszym pododdziale tętni życiem. Przy kadłubach rozmontowanych czołgów i dział pancernych uwijają się warsztatowcy oraz członkowie załóg. Tu całokształtem pracy żołnierzy plutonu naprawczego kieruje oficer Ł. Warsztatowcom pomagają w pracy załogi czołgów i dział pancernych, których maszyny znajdują się na przeglądzie.

Przy jednym z wozów bojowych żołnierze pod kierownictwem dowódcy drużyny naprawczej kpr. Kaźmierczaka kończą uszczelnianie skrzynki biegów. W czołgu mechanik - kierowca kpr. Filipowicz dokładnie przeprowadza regulację sprzęgła głównego. Obok, wewnątrz kadłuba działa pancernego, kierowca plut. Świt wmontowuje przemytą chłodnicę. Inni zajęci są wymianą łożysk w bocznej przekładni.

W następnych pomieszczeniach warsztatu pracą żołnierzy kieruje dowódca plutonu robót specjalnych, ZMP-owiec st. sierż. Orłowski. I tu wre intensywna praca. Doskonali spawacze, st. szer. Rajewicz, Kurowiak i Janiszewski zlecone im zadanie wykonują wzorowo i szybko. Wszystkich trzech zastajemy przy budowie tzw. termo-aparatu, przeznaczonego do podgrzewania oleju dla silników czołgowych. Urządzenie to wykonują oni sposobem gospodarczym. Przyniesie ono poważne oszczędności.

W akumulatorni pracują elektrycy. Odpowiedzialnym za naprawę akumulatorów jest st. szer. Falbierski, kandydat PZPR. Razem z nim pracują szeregowcy Kleis i Wilamek. Żołnierze ci dokładają wszelkich starań, aby naprawione przez nich akumulatory były jak najdłużej zdatne do użytku. Nad ładowaniem akumulatorów czuwa st. szer. Włodarczyk. Zwraca on szczególną uwagę na właściwą gęstość elektrolitu i równomierne napięcie prądu w poszczególnych ogniwach.

ppor. T. Bochiński

DALI PRZYKŁAD CZŁONKOWIE PARTII I ZMP-owcy

Po przybyciu z obozu letniego przed kierowcami naszego oddziału stanęło poważne zadanie — przygotowania i urządzenia w jak najkrótszym czasie warsztatów samochodowych oraz rozbudowa parku samochodowego, gdyż dotychczasowe garaże nie były w stanie pomieścić wszystkich samochodów.

Pod kierownictwem oficerów przystąpiono do pracy. Towarzysze partyjni swoim własnym przykładem pociągnęli za sobą innych. Plut. Perkowski, członek ZMP podjął chlubne zobowiązanie: wspólnie z podległymi mu żołnierzami urządzić przed odejściem do rezerwy warsztat, aby młodzi żołnierze mogli bez przeszkód przystąpić do pracy.

Plut. Perkowski przeprowadził wnikliwy podział swego zespołu w zależności od umiejętności żołnierzy. I tak na przykład wspólnie ze st. szeregowcami Mikołajczykiem i Łangowskim zajął się urządzeniem kuźni, wulkanizatorni i narzędziowni. Natomiast st. szeregowcy Lirowczyk, Godocha i Dodula, przygotowali kanały przeglądowe i wykonali pozostałe prace. Właściwy podział pracy sprawił, że przebiegał on szybko i sprawnie.

Inna grupa kierowców pracowała nad przygotowaniem parku samochodowego. Praca była trudna. Trzeba było wykarczować potężne pniaki drzew, zniwelować teren, nawieźć masę żużlu z odległej stacji, wykonać ogrodzenie itp. W pracy tej widzieliśmy znów na pierwszym miejscu członków partii i ZMP, jak szeregowców Szczepanika, Witczaka, Molendę, Jabłońskiego, Żaka i innych.

A. S.



Oto mechanicy i ich dowódcy, którym kierowcy N-tego oddziału zawdzięczają wzorowe przygotowanie swoich samochodów do okresu zimowego. Z uśmiechu rozjaśniającego ich twarze widać, że musieli z pracy swej wywiązać się dobrze.

POWITAMY CZYNEM II ZJAZD

Błyskawica

ZWIĘKSZAJĄC OSZCZĘDNOŚĆ PALIWA

Kierowcy — ZMP-owcy naszego pododdziału dobrze pojęli swoje obowiązki podejmując wiele zobowiązań na cześć zbliżającego się II Zjazdu ZMP. Dzięki temu stale rośnie liczba przodowników wyszkolenia bojowego, politycznego i fachowego. Tytuły przodowników zawdzięczają oni stałej trosce o przydzielony im sprzęt, walce o oszczędność paliwa, ogumienia i przedłużenia okresu międzynaprawczego. W trzecim kwartale oszczędności te były szczególnie duże. Nasz pododdział na czele z przodownikami kpr. Żółtkiem, szer. Pietrzykolanem i st. szer. Goździewskim zaoszczędził ogółem 5118 kg paliwa. Są jednak w naszym pododdziale tacy, którzy mają jeszcze nadmierny rozchód paliwa. Jednak przy wydatnej pomocy przodujących kolegów na pewno i oni w niedługim czasie znajdą się w szeregu najlepszych kierowców, co również postawiła sobie za zadanie nasza organizacja młodzieżowa, aby jak najgodniej powitać II Zjazd ZMP.

kpr. Z. Żyłka

NASZYM OBOWIĄZKIEM – przodować w szkoleniu i dyscyplinie

Organizacje partyjne i ZMP odgrywają w naszym wojsku ważną rolę, pomagają dowódcom wszystkich szczebli w szkoleniu i wychowaniu żołnierzy. Dowódcy pododdziałów samochodowych widzą w tych organizacjach pierwszych swoich pomocników zapewniających osiągnięcie jak najlepszych wyników w wyszkoleniu i dyscyplinie.

Najskuteczniejszym sposobem pomocy dowódcy przez powyższe organizacje jest przodownictwo każdego członka partii i ZMP. Przodownictwo w wyszkoleniu i dyscyplinie zwiększa autorytet organizacji partyjnych i ZMP i wzmacnia ich rolę, a prócz tego, jest jednocześnie najlepszą formą oddziaływania na bezpartyjnych żołnierzy. Autorytet Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej w naszym wojsku jest tak duży, że każdy bezpartyjny żołnierz bierze przykład z członka partii czy ZMP i wzorując się na nich sam podciąga się do poziomu przodowników. Pogłębia swe wiadomości polityczne i fachowe i wzmacnia dyscyplinę. Z tej poważnej roli wypływa wniosek, że każda organizacja powinna pracować na coraz wyższym poziomie, osiągać coraz lepsze wyniki, a tym samym udzielać jak najdalej idącej pomocy swoim dowódcom.



Kpr. Papla Andrzej, d-ca drużyny n-tego pododdziału, nie tylko sam przoduje w pracy zawodowej i społecznej. Jako przewodniczący koła ZMP dba również o to, by ZMP-owcy wciągali i niezorganizowanych do przodownictwa.

Wyniki szkolenia potwierdziły, że praca włożona przez organizację partyjną i ZMP, dała jak najlepsze wyniki. Dobre i bardzo dobre oceny otrzymane przez żołnierzy tego pododdziału trzeba zawdzięczać temu, że organizacje te od pierwszych dni szkolenia dobrze zrozumiały swoją rolę i przez cały rok szkolny stosowały właściwe metody pracy, jak praca masowo - polityczna, indywidualna, propagandowa, praca nad wzrostem szeregów partyjnych i ZMP.

Z rozpoczęciem nowego roku szkolnego rola i zadania tych organizacji rosną, ponieważ rosną i zwiększają się wymagania stawiane żołnierzom. Wkraczamy w nowy rok szkolny bogatsi w doświadczenia nabyte w ubiegłym roku. Minister Obrony Narodowej, Marszałek Polski Konstanty Rokossowski w nowym roku szkolnym postawił przed wojskiem ważne zadania. Ażeby więc zadania te wykonać szkolne pododdziały samochodowe muszą zmobilizować cały swój skład osobowy do udziału w masowym przodownictwie w wyszkoleniu i dyscyplinie. Trzeba, aby żołnierze byli godnymi naśladowcami bohaterskich przodowników pracy miast i wsi, aby przodowali w szkoleniu i dyscyplinie, ściśle przestrzegając postanowień regulaminów wojskowych.

W pracy tej muszą pomóc dowódcom organizacje partyjne i ZMP, mobilizując swych członków do przodownictwa w wykonaniu postawionych zadań, wykorzystując doświadczenia nabyte w ubiegłym roku.

Organizacje partyjne i ZMP tylko wtedy mogą oddziaływać na otoczenie i dawać przykład wzorowej nauki i dyscypliny, kiedy poszczególni ich członkowie sami staną się przodownikami. Przykładem tego może być wspomniana wyżej organizacja w pododdziale oficera F.

Dowódcy pododdziałów i oddziałów powinni dawać konkretne zadania organizacjom partyjnym, mówić jakie zadania dane są pododdziałowi, jak dowódca ma zamiar zadania te wykonać i jakiej pomocy oczekuje od organizacji partyjnej i ZMP. Dowódca powinien stale utrzymywać ścisłą łączność z sekretarzem organizacji partyjnej, powinien znać jakie zagadnienia nurtują organizację i poszczególnych jej członków. Na podstawie zadań otrzymanych od dowódcy, sekretarz organizacji partyjnej i jej komitet organizuje pracę wewnątrzpartyjną, nakierowując poszczególnych członków na wykonanie danych przez dowódcę zadań.

Organizując wewnątrzpartyjną pracę organizacja partyjna powinna zawsze wiedzieć o postępach pracy poszczególnych jej członków, udzielać im pomocy, podciągając słabszych do poziomu przodowników. Organizacje partyjne i ZMP w żadnym wypadku nie powinny zachowywać się obojętnie w razie wykroczeń i naruszenia dyscypliny wojskowej przez poszczególnych członków partii i ZMP. Niestety, wypadki takie, chociaż rzadko, ale od czasu do czasu zdarzają się. Na przykład w ubiegłym roku szkolnym w organizacji partyjniej, której sekretarzem był kpt. Makowski, członek partii Skibnicki zaniedbywał się w szkoleniu. Wyniki egzaminów wykazały, że szer. Skibnicki materiału nie opanował, nie mógł więc być wzorem dla bezpartyjnych kolegów. Organizacja partyjna nie zareagowała w swoim czasie, wobec czego szer. Skibnicki poderwał autorytet członka partii. I tylko zawdzięczając pomocy Z-cy dowódcy pododdziału do spraw politycznych organizacja partyjna naprawiła swoją omyłkę. Zwróciła baczniejszą uwagę na szer. Skibnickiego, przyszła mu z pomocą, rozpatrzyła tę sprawę na zebraniu, wytknęła szer. Skibnickiemu jego błędy i niedociągnięcia. Szer. Skibnicki zrozumiał swe błędy, wziął się do nauki i jeszcze przed zakończeniem roku szkolnego przygotował się dobrze, osiągając na egzaminie dobre wyniki.

Jeżeli organizacja partyjna czy ZMP dobrze zorganizuje swą pracę, jak to wynika z powyższego przykładu, przodownictwo ich członków będzie zapewnione.

Rozpoczynając nowy rok szkolny organizujmy swoją pracę tak, aby osiągnąć stuprocentowe przodownictwo wśród członków partii i ZMP i dzięki temu podciągnąć do poziomu przodowników bezpartyjnych kolegów.

Spotkamy wybory do rad narodowych i II Zjazd ZMP jak najlepszymi wynikami w pracy i szkoleniu.

ppłk B. Barycki

PRZODUJĄCY PODOFICEROWIE



Trzej podoficerowie, których widzicie na zdjęciu, to kaprale: Ziętkowski Roman, Matysek Tadeusz i Szymanowski Józef. Wszyscy trzej ukończyli niedawno szkołę podoficerską jako przodownicy nauki. Jesteśmy pewni, że po przejściu do swoich pododdziałów nie tylko sami przodować będą nadal, ale zachęcą także do przodownictwa podległych sobie żołnierzy.

Otoczyć troską młodych żołnierzy

(dokończenie ze str. 1)

Praca wychowawcza powinna wszechstronnie obejmować całe życie młodych żołnierzy. Młodemu żołnierzowi, po przyjściu do wojska, wszystko wydaje się nowe, nieznane. Rozkład dnia zmusza go do wykonywania różnych prac, w ściśle określonym czasie. Taki tryb życia żołnierze nie zawsze mogą od razu uchwycić, często gubią się w niezwykłym dla nich otoczeniu, i zdarza się nawet, że bez złej woli opuszczają się w służbie. Pomóc im w opanowaniu sytuacji powinni żołnierze starszego rocznika i dowódcy drużyn, dając osobisty przykład i udzielając wyjaśnień, a przez odpowiednie wymagania przygotowując ich do pełnienia służby wojskowej. W godzinach wolnych od zajęć, w świetlicach, klubach lub w koszarach podoficerowie powinni przebywać z młodymi żołnierzami, rozmawiać z nimi, starać się poznać ich, wzbudzać w nich zaufanie, rozwijać zamiłowanie do wojska i techniki samochodowej.

Trzeba, aby młody żołnierz od razu wyczuł, że jego dowódca jest wymagający, że wymagania te są zgodne z regulaminem i że sam dowódca jest wzorem pod każdym względem. Każdy dowódca obowiązany jest uczyć żołnierzy należytego wykonywania ich czynności, ale jeżeli stwierdzi naruszenie regulaminu, powinien surowo karać, aby tym samym uczyć innych żołnierzy, że nigdy i nikomu nie wolno postępować wbrew regulaminom wojskowym. Natomiast po zajęciach służbowych ten sam dowódca powinien być dla żołnierzy starszym kolegą, któremu mogliby się zwierzyć z własnych bolączek i trosk.

Należy wyrobić w młodych żołnierzach szacunek do oficerów, jako do swych dowódców, takich samych synów robotników i chłopów, jak i żołnierze. Przypominać im czyny żołnierzy I i II Armii Wojska Polskiego, którzy własnym ciałem zasłaniali oficerów od kul faszystowskich. Trzeba, aby każdy dowódca — oficer czy podoficer — dbał, aby żołnierz był syty, umundurowany, miał ciepło i czysto w koszarach.

W procesie szkolenia młodych żołnierzy czy to na ćwiczeniach w polu, na zajęciach z musztry, czy w salach wykładowych przy nauczaniu regulaminów, czy w świetlicy na zajęciach politycznych — każdy dowódca powinien w razie potrzeby wyjaśniać im niezrozumiałe zagadnienie. Nie wolno kpić z pytań żołnierzy, aby nie urazić ich godności osobistej. Młodych żołnierzy należy traktować z powagą i pomagać im w wykonywaniu obowiązków służbowych.

Każdy dowódca powinien starać się wyrobić w młodych żołnierzach poczucie obowiązku zachowywania tajemnicy wojskowej, a także czujność. Podawać przykłady wzorowego zachowania tajemnicy wojskowej przez żołnierzy starszego rocznika i przez tych, którzy poprzednio pełnili służbę w danym pododdziale. Pouczać, jakie szkody można wyrządzić wojsku przez rozgłaszanie tajemnic wojskowych. Należy jednocześnie wyrobić w młodych żołnierzach poczucie przywiązania do swego pododdziału, opowiadać o jego tradycjach bojowych itd.

Pamiętajmy więc, że po przyjściu młodego żołnierza do pododdziału trzeba otoczyć go wzorową troską, co powinno być obowiązkiem każdego dowódcy.

DROGA

22 czerwca 1941 roku naród radziecki, zdradziecko napadnięty przez faszystowskie Niemcy, rozpoczął śmiertelne zmagania ze swym najbardziej zaciętym i podstępnym wrogiem — faszyzmem niemieckim.

Imperialiści zachodni, od dawna już zamierzali zniszczyć wielkie mocarstwo socjalistyczne, zagarnąć jego ziemie, zakłady przemysłowe i fabryki, pozbawić naród radziecki wszystkich jego wielkich zdobyczy. Również niemieccy faszyści po zdobyciu w III Rzeszy władzy w swe ręce rozpoczęli sny o przywróceniu w Kraju Rad władzy obszarników i kapitalistów, o zniszczeniu kultury narodów radzieckich, zniemczeniu ich i przekształceniu w niewolników niemieckich książąt i baronów.

Zamiary swe odważyli się jednak realizować dopiero po zagarnięciu Danii, Norwegii, Holandii, Belgii i Francji, po wtargnięciu na Bałkany i ujarzmieniu Grecji i Jugosławii, w momencie gdy znaczna część Europy znajdowała się już pod okupacją ich wojsk. Teraz też byli pewni, że wojna, którą właśnie zaczynali, utoruje imperializmowi niemieckiemu drogę do ostatecznego zapanowania nad światem.

Dla narodu radzieckiego, który na skutek napaści musiał przerwać swe budownictwo pokojowe, z dniem tym zaczął się okres wyzwoleńczej Wojny Narodowej, najcięższej ze wszystkich wojen w dziejach narodów ZSRR.

W pierwszym okresie wojny, która rozpoczęła się w warunkach niekorzystnych dla wojsk radzieckich, Niemcy faszystowskie miały pod wieloma względami czasową przewagę.



Znienacka napadły na Związek Radziecki, mając już zmobilizowaną armię. 170 dywizji niemieckich uzbrojonych od stóp do głów, ściągnięto jeszcze przed wybuchem wojny na granicę radziecką, podczas gdy Związek Radziecki potrzebował pewnego czasu na zmobilizowanie swej armii. Niemieckie wojska faszystowskie prowadząc od dwóch lat wojnę w Europie miały doświadczenie w dziedzinie nowoczesnych metod wojowania, podczas gdy wojska radzieckie nie miały jeszcze i nie mogły mieć takiego doświadczenia.

Radzieckie samoloty i czołgi były co prawda lepsze pod względem jakości od niemieckich, ale czołgów i samolotów ZSRR miał wówczas mniej niż Niemcy. Poza tym nie tylko przemysł Niemiec, lecz również Francji i innych państw okupowanych przez hitlerowców zaspakajał potrzeby wojenne Niemiec i zaopatrywał w broń faszystowskie wojska. Oprócz tego Turcja, Szwecja i niektóre inne państwa pragnące uchodzić za „neutralne" w rzeczywistości usilnie pomagały Niemcom w napaści na ZSRR. Poza tym nie bez znaczenia był również fakt, że przeciw Niemcom nie utworzono drugiego frontu w Europie, co umożliwiło im rzucenie swych głównych sił na Związek Radziecki.

Wszystkie te okoliczności były powodem, że niemieckiej armii faszystowskiej udało się czasowo okupować w pierwszym okresie wojny sporą część ziemi radzieckiej. Między innymi we wrześniu 1941 roku krocząc na północny wschód wróg zbliżył się do Leningradu, odcinając go od reszty kraju. Z dnia na dzień zaciskał się pierścień faszystowskich wojsk dokoła miasta. Aż przyszedł dzień, w którym pomiędzy Lenigradem a wolnym jeszcze terytorium Związku Radzieckiego pozostał tylko wąski pas wodny jeziora Ładoga i prowadzącej do niego „żurawiej ścieżki".

O tej drodze, o ludziach, którzy na niej dokonywali nieśmiertelnych czynów męstwa, ofiarności i bohaterstwa chcemy wam dziś opowiedzieć. Z opowiadania naszego dowiecie się między innymi o czynach waszych kolegów, radzieckich kierowców, którzy bardzo często, wprost w niemożliwych warunkach, wbrew wszelkim przeciwnościom doprowadzili swoje samochody do Leningradu, zaopatrując walczące miasto we wszystko czego brak było jego bohatersko walczącej załodze.

×

Otóż w czasie groźnych dni blokady, kiedy pomiędzy Leningradem a wolnym terytorium Związku Radzieckiego pozostał już tylko wąski pas wodny jeziora Ładoga i słynna dziś „żurawińska ścieżka", z inicjatywy Andrzeja Żdanowa, sekretarza leningradzkiego komitetu Partii Komunistycznej i członka Rady Wojennej frontu leningradzkiego, leningradczycy przystąpili do budowy niezwykłej drogi — drogi lodowej, nazwanej później — Drogą Życia. Ciągnęła się ona przez jezioro Ładoga do miejscowości Kobon, a stamtąd biegła na wschód na przestrzeni setek kilometrów nieprzebytych gąszczy i wertepów, przez bezludne tereny pośród rzadko rozrzuconych starych wsi, przez burzliwe rzeki północy i skute mrozem grzęzawiska i mchy, aż do dalekiej, mało znanej, stacji Zaborowie — pierwszej stacji kolejowej na drodze do wolnych obszarów kraju.

Była to uciążliwa i pełna niebezpieczeństwa droga. Trzeba ją jednak było przebyć, bo wiodła do oblężonego miasta, w którym brakowało chleba, amunicji i innego sprzętu.

Pierwszym transportem, jaki po zbudowaniu tej drogi ukazał się na gładkim czystym lodzie, był transport kołowy. Jedynymi znakami, które wyznaczały mu wtedy drogę przez jezioro były ustawione na lodzie wiechy. Wkrótce jednak okazało się, że pod wpływem porywistego wiatru te rzadkie i niepewne znaki orientacyjne znikały nagle na skutek czego pojazdy bądź zbaczały z drogi, bądź też błądziły.



O CZYM ŚWIADCZY SAMOCHÓD plutonowego PACHURY



Plut. Eugeniusz Pachura

Kiedy jesienią 1952 r. szer. Eugeniusz Pachura przyjmował od kierowcy starszego rocznika swoją „Warszawę", miała ona na liczniku zaledwie 12 000 km.

Przebieg jej nie był zbyt duży i powinna była wyglądać jak nowa. Tak przynajmniej wyobrażał sobie ją Pachura w chwili gdy dowódca dał mu rozkaz przejęcia samochodu.

Tymczasem to co zobaczył zupełnie nie pokrywało się z jego wyobrażeniami. Ow-



Tak wygląda garaż plut. Pachury. Pięknie prawda? A teraz porównajcie go z miejscem postoju waszego samochodu i pomyślcie czy wykorzystaliście już wszystkie możliwości, by i wasz samochód przechowywany był w podobnych warunkach? Jeżeli nie, zabierzcie się do tego nie tracąc ani chwili.

szem, samochód piękny, jak każda zresztą „Warszawa". Ale jak on wyglądał?...

Maska bez połysku, raczej matowa. Obicie wewnątrz samochodu i siedzenia mocno przybrudzone, a w miejscach, gdzie się oberwało, przyczepione „na prowizorkę". Silnik brudny, zaolejony, przewody elektryczne źle połączone i niestarannie utrzymane, izolacja popękana, w narzędziach i wyposażeniu braki.

No, a kierowca? Cóż, kierowca bardzo podobny do stanu swego samochodu. Flegmatyczny, brudny, niedbale ubrany. Na pierwszy rzut oka robił wrażenie człowieka, który nie lubi się przemęczać. Tak przynajmniej Pachurze się wydawało...

Zresztą może się mylił. A może na tym się nie znał?

Był przecież dopiero początkującym kierowcą i za mało jeszcze sam umiał, żeby océniać pracę innych.

Dlatego nic nie mówiąc przejmował „swoją" jak już ją w duchu nazywał „Warszawę", z niecierpliwością oczekując chwili, kiedy samochód będzie całkowicie przekazany w jego ręce.

I chociaż słuchał jeszcze wskazówek starego kierowcy, chociaż pytał go jeszcze o to i owo, w myśli już kreślił sobie plan, którego realizacja miała przywrócić młodość i piękno jego „Warszawie".

• • •

Do wykonania swego planu przystąpił jeszcze tego samego dnia, rozpoczynając od generalnych porządków w garażu. Zamiótł go, wymył, wyrzucił z niego wszystko, co nie było potrzebne. Następnie zabrał się do samochodu i sprawił mu taką łaźnię, jakiej nie pamiętał on chyba od chwili opuszczenia fabryki. W końcu, ponieważ zbliżał się wieczór, sprawdził pracę silnika, obejrzał ogumienie, uzupełnił benzynę szykując się do wyjazdu w dniu następnym. Wreszcie, kiedy nadwozie było już suche, zabrał się do jego polerowania. Namęczył się z tym co niemiara, ale wyniki okazały się mierne — samochód był bardzo zaniedbany. Rad nie rad, wprowadził go do czyściutkiego już garażu, i z myślą o dniu jutrzejszym udał się na spoczynek.

Nazajutrz, kiedy dowiedział się, że nie będzie miał wyjazdu, od wczesnego rana zabrał się do silnika swojej „Warszawy". Za cel całodziennej pracy obrał sobie dwa zadania. Po pierwsze, umycie i oczyszczenie wszystkich zespołów silnika i po drugie — zbadanie ich stanu i działania, aby nie dopuścić do żadnych niespodzianek.

Jak się sami domyślacie praca to była niełatwa i odpowiedzialna. Nie wiadomo też czy Pachura dałby sobie radę, gdyby nie pomoc mechaników, którzy widząc zapał młodego kierowcy pomogli mu przeglądnąć i wyregulować najważniejsze zespoły silnika. W wyniku tej pomocy silnik przygotowany został do pracy i lśnił czystością. Przekonał się o tym Pachura osobiście, kiedy pod wieczór, wraz z mechanikiem, wyjechał na próbną jazdę. Tego więc dnia, chociaż zmęczony więcej niż kiedykolwiek, zasypiał z uczuciem dobrze wykonanej pracy.

Następnego dnia „Warszawa" rozpoczęła swą normalną pracę. Prowadzona wprawną ręką szer. Pachury przemierzała dalsze dziesiątki tysięcy kilometrów w różnych warunkach, o różnych porach dnia i nocy. Zawsze sprawna, zawsze czysta, była teraz wzorem dla innych kierowców.

A szer. Pachura, który się nią opiekuje wykorzystuje każdą wolną chwilę na jej obsługę. Po usunięciu wszystkich usterek, po oczyszczeniu i odnowieniu jej wnętrza, udało się wreszcie Pachurze uzyskać połysk. Samochód błyszczy teraz jak lustrzana tafla. Bo też Pachura ma ten zwyczaj, że nie odejdzie od samochodu, jeżeli jest w nim jakaś usterka. Nie zdarzyło się też nigdy, obojętnie o której wrócił godzinie, by wprowadził do garażu brudny samochód. A garaż jego to przecie świetlica. Aż przyjemnie popatrzeć na stojący w nim samochód.

Sam Pachura, którego dowódca stawia za wzór innym kierowcom, wyrósł w tym czasie na przodującego żołnierza swego pododdziału. I więcej — zadziwiającą jest u niego łatwość godzenia pracy zawodowej z pracą polityczną. Jako aktywny członek organizacji ZMP-owskiej zostaje niebawem przyjęty w poczet kandydatów partii, a pod koniec służby wojskowej za wzorową służbę, przodownictwo w pracy i nauce oraz za wzorowe pełnienie funkcji kierownika grupy kandydackiej przyjęty zostaje w poczet członków Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej.

• • •

Jak z powyższego widzicie, Pachura, obecnie już plutonowy ludowego Wojska Polskiego, w czasie odbywania zasadniczej służby wojskowej wyrósł nie tylko na pierwszorzędnego fachowca. Dojrzał on i okrzepł w tym czasie również ideologicznie. Dlatego też kiedy zwrócił się do dowództwa z prośbą o pozostawienie go w służbie nadterminowej, raport jego przyjęty został bez zastrzeżeń.

Tacy bowiem ludzie — zdyscyplinowani sumienni, czyści i serdeczną troską otaczający powierzony im sprzęt — potrzebni są naszemu wojsku. Te ich zalety w połączeniu z wysoką świadomością polityczną jaka cechuje także plut. Pachurę są gwarantem, że pododdziały naszej służby godnie wypełnią każde dane im zadanie.

Ponieważ samochód plutonowego Pachury, na którego liczniku odczytujemy obecnie przeszło 36 000 km, wygląda obecnie o wiele ładniej i jest w lepszym stanie niż przed dwoma laty, Pachura może z czystym sumieniem umieścić nad nim hasło Saja — „mój samochód świadczy o mnie". Bo też świadczy on o tym, że plut. Pachura w pełni zasłużył na miano wzorowego kierowcy.

por. W. Dubisz

WYCHOWAWCY MŁODYCH ŻOŁNIERZY



Wśród młodych podoficerów, którzy opuścili niedawno N-tą szkołę podoficerską, szczególnymi zdolnościami wychowawczymi odznaczyli się kaprale: Szymański Marian, Trzaskawka Edward, i Trzesimiech Waldemar. Jako przodownicy nauki przez cały czas pobytu w szkole, dołożą oni napewno wszelkich starań, aby w pododdziałach, które zostaną im powierzone przodowali wszyscy żołnierze.

ŻYCIA



Były dni, kiedy ostry wiatr północny nabierał takiej siły, że mniejsze wozy unosił w bok od głównego kierunku drogi. Ponieważ noce były ciemne, bezksiężycowe, wozy te, pędzone wiatrem, ślizgały się po lodzie w kierunku Szlisselburga do brzegu zajętego przez wroga. Radziecka obsługa transportu staczała wówczas bohaterską walkę, broniła powierzonego jej ładunku i wymykała się faszystom dosłownie spod rąk.

Żołnierze regulujący ruch, wartownicy i robotnicy drogowi przez całą dobę nie opuszczali swych posterunków, a przed wiatrem, który porywał ludzi z drogi, bronili się podpierając się kijami zakończonymi ostrymi metalowymi szpicami.

Wyspy Zieleńce, gdzie zbudowane były ciepłe ziemianki — schroniska dla robotników, położone były w odległości około trzech kilometrów na północ. Ciężka była droga do tego schroniska w czasie ciemnych, nieskończenie długich nocy listopadowych. Często przemęczeni żołnierze zmuszeni byli przebywać ją po omacku. Bo chociaż wiechy wbite w lód znajdowały się niedaleko siebie, to porywy wiatru były tak silne, że trzeba było pełznąć po lodzie, by je odnaleźć.

Zdarzało się, że pod nadmiernym ciężarem wozów pękał lód i pojedyńcze pojazdy zapadały się. W tych momentach żołnierze regulujący ruch rzucali się na pomoc i często z narażeniem życia ratowali konie, wozy, worki z mąką. Następnie, nie bacząc na zmęczenie, przemoczeni, ustawiali natychmiast obok pęknięć zapory, drogę zaś wskazującą objazd wyznaczali ustawianymi co dwieście metrów, wprost na śliskim lodzie latarniami. Latarnie te, zwane „Nietoperzami", jak ogniki migotały na tafli jeziora. A kiedy silny wiatr przesuwał je po śliskim lodzie, wydawało się, że to droga pędzona porywistym wiatrem, błądzi po ciemnym jeziorze.

Wreszcie ruszyła przez Ładogę pierwsza, wielka kolumna samochodowa batalionu majora Wasyla Porczunowa. Na pierwszym samochodzie jechał, stojąc na stopniu, dowódca pododdziału kapitan Eugeniusz Birjukowicz. Na trasie stłoczyli się żołnierze regulujący ruch i robotnicy drogowi, którzy stawiali kozły na lodzie, rozbitym przez bomby. Szybko zapadał zmrok. W oddali migotały pierwsze słabe „ogniki" — drogowskazy, połączone przewodami elektrycznymi.

W nieprzeniknionej mgle samochody posuwały się ostrożnie naprzód. Za mielizną Ostriecze cienka powłoka lodu nie wytrzymała ciężaru, załamała się i ciężarowy wóz zanurzył się we wgłębieniu. Kierowca zdążył jednak wyskoczyć. Lód pod ciężarem ugiął się i w środku wgłębienia ziała czarna przepaść.

— Naprzód! — rozkazał Birjukiewicz, który rozumiał, że zatrzymanie się grozi katastrofą. Kierowcy zwiększyli szybkość i, omijając przepaść, poprowadzili je dalej z szeroko otwartymi drzwiczkami. Nad ranem samochody doszły do wsi Kobon. Wszyscy byli śmiertelnie zmęczeni, lecz nikt nie myślał o odpoczynku. Samochody natychmiast naładowano, ale tylko do połowy. Do każdego samochodu na długiej linie przywiązano sanie, na których umieszczono drugą połowę ładunku, co znacznie zmniejszało nacisk na lód.

W ten sposób połączone samochody ciężarowe wraz z przyczepionymi saniami ruszyły po lodzie i zaczęły wyprzedzać wozy konne. Żołnierze regulujący ruch radosnymi okrzykami witali kierowców. A kiedy dojechali do wsi Kokorewo stłoczeni na brzegu jeziora rybacy radośnie kiwali głowami.

— Jednak przedostali się. Będzie dla miasta chleb...

Przy brzegu ustawiały się w kolumnę ogromne „Jagi" i solidne „Zisy". Słychać było potężną pracę silników. Samochody ruszały w dalszą drogę do oblężonego miasta.

Obok czołowego samochodu ciężarowego zjawił się major Porczunow. Podniósł rękę i powiedział:

— „W drogę, towarzysze! Droga przez jezioro została otwarta. Dowieziemy chleb dla Leningradu!".

I samochody ruszyły w lodowy przestwór.

Ledwo przeszły po trzaskającym lodzie pierwsze pojazdy z mąką, gdy w ślad za nimi wynurzył się zza obłoków niemiecki samolot wywiadowczy i zniżając lot przeleciał wzdłuż lodowej trasy. Przeciął jezioro, szybował nad rybacką wioską Kokorewo położoną na zachodnim brzegu i znikł w kierunku południowym.

Tego wieczora dowódca N-tego pododdziału drogowego zanotował:

„23 listopada 1941 roku. Odcinek lodowy wojennej drogi samochodowej przystąpił do normalnej pracy. Zaczął się dowóz żywności i zaopatrzenia dla ludności pracującej Leningradu i żołnierzy frontu leningradzkiego. Po trasie przeszło 2 000 pojazdów konnych i 800 samochodów ciężarowych.

Droga prowadzi od wsi Kokorewo przez wyspę Zieleniec do wsi Kobony. Długość trasy 35 kilometrów. Odległość do przedniego skraju frontu od najdalej położonego punktu trasy lodowej wynosi koło 10 kilometrów. Można przypuszczać, że wróg rozpocznie ostrzeliwanie artyleryjskie trasy".

W dniu 27 listopada ukazała się nowa notatka:

„W dniu wczorajszym i dzisiejszym kolumny samochodowe na trasie lodowej były ostrzeliwane przez samoloty wroga... Ostrzeliwanie trwało półtorej godziny. Faszyści zniżali się do stu metrów nad lodem. Są ofiary".

A transporty szły nadal.

(dalszy ciąg nastąpi)





KIEROWCA NA POSTOJU



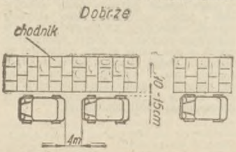
Kpr. Aksamit pamięta o tym, że w okresie zimy przez najmniejszą szparę weiśnie nie mróz. Dlatego wykorzystuje każdą wolną chwilę dla zabezpieczenia wnętrza swojej „Warszawy" przed zimnem i wilgocią. Pomaga mu w tym pilnie przodujący mechanik pododdziału kpr. Podgórny.

Napewno wielu z Was widziało taki obrazek; samochód stoi, a kierowca śpi w budce lub oddalił się od pojazdu. Natomiast rzadko widzi się, aby kierowca przeprowadzał na postoju jakiekolwiek czynności związane z obsługą swego samochodu.

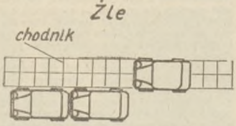
Jak więc najlepiej wykorzystać czas na postoju?

Przede wszystkim musimy odpowiedzieć sobie na pytanie czy 8 godzin snu jest za mało dla młodego żołnierza w wieku 20—22 lat?

Nie! Absolutnie wystarczy! Dlaczego więc niektórzy kierowcy śpią w samochodzie na postoju? Dlatego, że nie dbają o produktywne zapełnienie wolnego czasu, który należałoby wykorzystać na pogłębienie nabytych wiadomości. Można byłoby przeczytać książkę, przestudiować zagadnienie polityczne poruszone na poprzednim zajęciu, przeczytać gazetę, przedyskutować z kolegami stojących obok samochodów zagadnienia fachowe, omówić wydarzenia za granicą i w kraju, przebieg imprez sportowych itp. Można i trzeba dokonać chociażby pobieżnego przeglądu samochodu, a więc wytrzeć szyby, oczyścić z błota tablice rejestracyjne, dokręcić śruby mocujące błotniki, stopnie, drzwi i skrzynie ładunkową, sprawdzić zaciski i umocowanie akumulatora, sprawdzić ciśnienie powietrza w dętkach, oczyścić silnik i jego poszczególne zespoły itp.



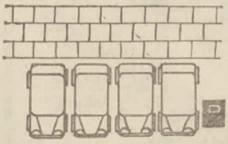
Prawidłowo zachowane odległości na postoju.



Ani na chodniku, ani zbyt blisko siebie parkować nie wolno.

Troszcząc się w ten sposób o samochód wykażemy przede wszystkim swój uczciwy stosunek i troskę o powierzony nam pojazd, zapobiegniemy powstaniu niesprawności, utrzymamy wzorowy wygląd zewnętrzny pojazdu oraz skrócimy w znacznym stopniu czas obsługi samochodu po powrocie do parku, a tym samym pozostawimy więcej wolnego czasu dla siebie na naukę, na sport i na rozrywki. Wykonanie tych czynności na postoju nie jest trudne ani skomplikowane i nie wymaga żadnych urządzeń. Potrzeba tylko, aby kierowca właściwie rozumiał swoje obowiązki, i nie zaniedbywał je na postoju. W ten sposób można lepiej utrzymać pojazd w stałej sprawności technicznej i we wzorowej czystości.

Jeśli chodzi o parkowanie pojazdów we właściwych miejscach, to sprawa ta nie jest tak prosta, jakby się wydawało na pierwszy rzut oka. Widzieliście zapewne, jak niektórzy kierowcy parkują samochody przy wylocie bramy czy też na chodniku, dotykając oponami do krawężników. Nie mało jest i takich kierowców, którzy ustawiając swoje samochody wzdłuż krawężników dotykają chłodnicą tyłu stojącego przed nim pojazdu, a wielu zatrzymuje samochody w błocie lub wodzie znajdującej się na wyboistej jezdni. Nie rzadkie są również wypadki parkowania pojazdów w miejscach zakazanych.



Samochody ustawione zbyt blisko siebie.

Zdarza się także, że kierowca za blisko ustawia samochód w rzędzie innych pojazdów, i przy otwieraniu drzwi, zawadza nimi o stojący obok wóz powodując w nim zadrapanie lakieru, a nawet wgięcia.

Dlatego też chciałbym przypomnieć o właściwych zasadach parkowania, które można ująć jak następuje:

1) Nie wolno parkować pojazdów w miejscach zakazanych;

2) Nie wolno zatrzymywać się na dłuższy postój i gasić silnika w miejscach zakazanych;

3) Parkować pojazdy wolno jedynie w miejscach na ten cel przeznaczonych;

4) Nie wolno zajmować chodników dla parkowania pojazdów;

5) Nie wolno parkować pojazdów u wylotu bram;

6) Pojazdy trzeba ustawiać na jezdni w odległości 10—15 cm od krawężnika i nie dojeżdżać za blisko do stojącego z przodu pojazdu, ażeby nie utrudnić sobie późniejszego wyjazdu;

7) Przy parkowaniu pojazdów frontem trzeba zachowywać odpowiedni odstęp między wozami;

8) Parkować samochody należy na suchym i czystym miejscu;

9) Nie wolno zatrzymywać pojazdów na pasach przed skrzyżowaniem przeznaczonych dla przechodniów;

10) Nie wolno wjeżdżać na przystanki tramwajowe, gdy na nich zatrzymał się tramwaj i wsiadają ludzie; unikniecie przez to potrącenia ludzi i wykażecie własną kulturę.

Przestrzegając powyższe zasady, każdy wojskowy kierowca przyczyni się do utrzymania dyscypliny na drogach publicznych i zapobiegnie wypadkom, a tym samym uniknie przykrych skutków stosowanych przez organa MO i inspektorów wojskowych za naruszenie przepisów o ruchu kołowym.

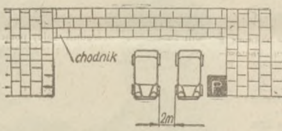
Przy parkowaniu pojazdów w okresie zimowym obowiązują te same zasady, a ponadto:

a) samochody trzeba ustawiać z wiatrem i okrywać chłodnicę pokrowcem w celu utrzymania przez dłuższy czas ciepła w silniku bez potrzeby uruchamiania go na postoju;

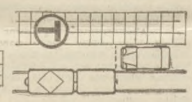
b) nie parkować samochodów na śliskiej nawierzchni, aby nie utrudniać następnego ruszania z miejsca;

c) ostrożnie usuwać spod błotników i z dachu nagromadzony w czasie jazdy śnieg;

d) przy dojeżdżaniu do miejsca przewidywanego zatrzymania samochodu, jeżeli jezdnia jest śliska, hamować pojazd wyłącznie silnikiem bez użycia sprzęgła.



Prawidłowe ustawienie samochodów.



Nie parkować na przystankach.

pplk. B. Tamborski

JAK POSTĘPOWAĆ W RAZIE WYPADKU

Jak powinien zachować się kierowca, jeśli zdarzył mu się wypadek, obojętnie z czyjej winy?

Nie uciekać.

Próba ucieczki i zatarcia w ten sposób śladów jest przestępstwem surowo karanym przez prawo. Szczególnie obciążającym momentem jest pozostawienie ofiar bez pomocy, co świadczy bardzo źle o kierowcy, jako o człowieku. Ponadto ucieczka uważana będzie za przyznanie się do winy, gdyż jasne jest, że niewinny nie ma potrzeby uciekać.

Zachować spokój.

Utrzymanie spokoju jest bardzo ważnym momentem zachowania się kierowcy po wypadku. Awanturowanie się bądź krzyki, nic nie pomogą, a tylko spotęgują zdenerwowanie, utrudniając ustalenie faktycznego i zgodnego z prawdą przebiegu wypadku. Poza tym żołnierz-kierowca musi swą postawą wpływać na innych, wykazując w ten sposób wysoki stopień wychowania obywatelskiego.

Udzielić pomocy rannym.

Jeżeli w wypadku są ranni, kierowca obowiązany jest udzielić im pierwszej pomocy, korzystając z posiadanej apteczki. Jeżeli stan ich tego wymaga, powinien także odwieźć ich do najbliższego szpitala lub lekarza. Obowiązek ten odnosi się zarówno do pasażerów własnego samochodu, jak i do pasażerów drugiego pojazdu, a także w stosunku do przechodniów, poszkodowanych w wypadku. W szczególności obowiązek ten spoczywa na sprawcy lub współwinnym wypadku. Pozostawienie ofiar wypadku bez pomocy jest zawsze brane pod uwagę przez sąd jako okoliczność obciążająca.

Ustalić położenie pojazdów, które brały udział w wypadku.

Każdy prawie wypadek samochodowy znajdzie swój epilog w sądzie, gdzie będzie ustalona wina. Sąd, aby określić odpowiedzialność, musi mieć przedstawiony możliwie dokładnie przebieg wypadku jak również sytuację, jaka wytworzyła się bezpośrednio po wypadku. Cenną pomocą będzie szczegółowy opis sytuacji. Dlatego też dokładnie przeprowadzony pomiar, opis lub rysunek, powinien dokładnie odtwarzać pozycję pojazdów.

Oczywiście, zasady tej nie będziemy mogli przestrzec, gdy np. pod samochodem znajduje się ranny człowiek i każda minuta w udzieleniu pomocy może pogorszyć jego stan. Jednak i w tym wypadku należy w miarę możności zwrócić uwagę świadków na położenie samochodu, gdyż na podstawie ich zeznań można będzie odtworzyć sytuację przed sądem.

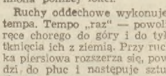
Kierowca powinien zająć się wykonaniem możliwie dokładnego szkicu odcinka drogi, na którym zdarzył się wypadek, zaznaczając na nim szerokość drogi, jezdni i pobocza, dokładną pozycję samochodu, względnie innych pojazdów oraz ofiar wypadku. Wskazane jest, by szkic podpisał nie tylko sporządzający, ale także inne osoby obecne przy wypadku.

Zanotować nazwiska i adresy świadków.

Jest to bardzo ważna czynność, którą należy wykonać szczególnie dokładnie. Notować należy przede wszystkim nazwiska tych osób, które rzeczywiście widziały cały przebieg wypadku, a nie tych, które tylko na podstawie ustawienia zderzonych pojazdów będą mówiły na sprawie o winie czy niewinności kierowców.

W niektórych przypadkach może być celowe zwrócenie świadkom uwagi na pewne szczegóły położenia pojazdów, śladów hamowania itp., aby mogli oni lepiej te szczegóły zapamiętać i przytoczyć na procesie sądowym. Ponadto, należy również zwrócić świadkom uwagę na inne okoliczności np. porę dnia (było widno, czy zapadał zmrok), szybkość jazdy, rodzaj nawierzchni, kurz i inne okoliczności mogące mieć wpływ na sprawę.

Jeżeli przy wypadku samochodowym wykonamy tych parę wskazówek, możemy być pewni, że do odpowiedzialności zostaną pociągnięte tylko osoby naprawdę winne, a strona poszkodowana otrzyma pełne zadośćuczynienie.

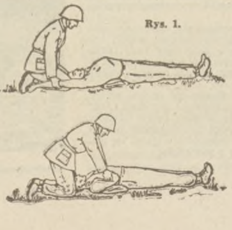


Jak udzielać

Jak już powiedzieliśmy w pierwszej części naszego artykułu pod tym samym tytułem (patrz „Kierowca" Nr 21) wiele wypadków, jakim może ulec kierowca w swej pracy zawodowej, zdarza się również w garażu bądź w warsztacie samochodowym. Wśród tych wypadków najczęściej spotykamy opażenia, porażenia prądem elektrycznym, stłuczenia kończyn (jak działać w wypadku stłuczeń pisaliśmy w poprzednim numerze naszego pisma), jak również niekiedy zatrucia gazami spalinowymi w ciasnych i nieprzewietrzanych pomieszczeniach. Ponieważ zarówno przy porażeniu prądem elektrycznym, jak i przy zatruciu gazami konieczne jest zastosowanie sztucznego oddychania, poświęćmy nieco uwagi prawidłowemu opanowaniu tej czynności.

SZTUCZNE ODDYCHANIE

Zanim przystąpimy do wykonywania sztucznego oddychania należy upewnić się, czy w jamie ustnej chorego nie ma pokarmu bądź wymiocin, które utrudniałyby mu oddychanie (zdarzają się torsje na skutek zatrucia). Po oczyszczeniu jamy ustnej przystępujemy do rozluźnienia choremu ubrania. Najlepiej jest zdjąć mu marynarkę, a następnie rozpiąć szeroko kołnierz koszuli i rozluźnić pasek od spodni. Dopiero po tych wstępnych zabiegach układamy chorego na plecach, podkładając mu poniżej łopatek wałek ze zwiniętego koca lub ubrania, aby klatka piersiowa była uniesiona, a głowa znajdowała się nieco niżej niż tułów, wreszcie głowę chorego odwracamy na bok. Przeprowadzający zabieg klęka za głową, zwrócony twarzą do chorego, po czym ujmuje go za przedramiona poniżej łokci.



Rys. 1.

Ruchy oddechowe wykonuje się na dwa tempa. Tempo „raz" — powoli podnosi się ręce chorego do góry i do tyłu, aż do zetknięcia ich z ziemią. Przy ruchu tym klatka piersiowa rozszerza się, powietrze wchodzi do płuc i następuje sztuczny wdech. Tempo „dwa" — ręce odprowadza się do przodu zginając je w łokciach i układając na klatce piersiowej chorego. W tym momencie należy mocno oprzeć się na klatce piersiowej chorego, co spowoduje wyciśnięcie z niej powietrza. Moment ten będzie sztucznym wydechem. Takie ruchy tempa „raz" i „dwa" wykonujemy rytmicznie w ilości 16—20 na minutę. (Rys. 1).

W celu uczynienia sztucznego oddychania bardziej skutecznym, można przeprowadzać je we dwóch. Wtedy druga osoba klęka w nogach chorego z twarzą zwróconą do niego i ujmuje go za podudzia powyżej stóp. W chwili gdy pierwsza osoba uciska na klatkę piersiową chorego robiąc „wydech", druga zgina jednocześnie nogi ratowanego w kolanach i biodrach, przez co pogłębia się wydech. W chwili gdy pierwsza osoba robi „wdech" odciągając ręce chorego ku górze i w tył, druga prostuje nogi ratowanego do pozycji poprzedniej.

PORAŻENIE ELEKTRYCZNOŚCIĄ



Rys. 2.

Porażenie prądem elektrycznym, podobnie jak porażenie piorunem, powoduje silny wstrząs organizmu i utratę przytomności; porażony znajduje się wtedy w stanie pozornej śmierci. W takim wypadku porażonego należy przede wszystkim usunąć z przewodników prądu, o ile się na nim jeszcze znajduje. Najprostrze jest przerwanie dopływu prądu przez jego wyłączenie. Gdy jest to niemożliwe należy porażonego zdjąć jak najprędzej z przewodnika, stosując samemu daleko idące środki ostrożności. Najlepiej stanąć na suchej desce, izolując się od ziemi. (Rys. 2). Nie wolno również chwytać porażonego gołymi rękami, a tylko przez suche szmaty, o ile nie posiada się gumowych grubych rękawic.

Po ściągnięciu porażonego z przewodnika należy szybko zastosować sztuczne oddychanie i rozcieranie całego ciała suchymi szmatami dla pobudzenia krążenia krwi. Gdy porażony odzyska przytomność należy położyć go do dobrze ogrzanego łóżka i dać mu do wypicia gorącego napoju.



Poznajemy mechanizmy czołgu

Szybko zbliża się okres zimowego szkolenia w garnizonach. Na salach wykładowych młodzi mechanicy-kierowcy poznawać będą budowę wozów bojowych oraz opanowywać zasady użytkowania i obsługi swych pojazdów. Pomóżmy im w nauce, wyjaśnijmy niektóre zagadnienia, odpowiadając na pytania młodych żołnierzy odnośnie budowy i działania poszczególnych mechanizmów czołgu.

Jak zbudowana jest i jak działa skrzynia przekładniowa

Wyobraźcie sobie kołowrót przy studni. Kołowrót z dużym kołem osadzonym na wałku, na który nawija się łańcuch. Gdy chcemy wyciągnąć pełne wiadro, obracamy kołem. Jeżeli koło to jest duże, wysiłek nie jest wielki, chociaż wyciągamy wiadro pełne wody.

Gdyby zaszła potrzeba podniesienia wiadra pustego, wystarczyłby sam tylko wałek bez koła. Mały ciężar wyciągnęlibyśmy wprost za pomocą wałka, nie zużywając więcej siły niż przy podnoszeniu większego ciężaru za pomocą koła.

Jaka jest różnica między obu wypadkami? Siła i długość naszej ręki jest zawsze ta sama, ale gdy obracamy nią duże koło, wygląda to tak samo, jak gdybyśmy małym kółkiem zębatym obracali duże koło. W stosunku zaś do wałka, ręka jest większa. Czyli obracając wałek, obracamy jakby dużym kołem małe kółko.

Możemy powiedzieć, że są to dwa biegi. Pierwszy bieg, gdy obciążenie jest wielkie. Wtedy małym kółkiem obracamy koło duże, tracimy wówczas na szybkości, ale zyskujemy na sile. Drugi bieg, gdy obciążenie jest małe. Obracamy wtedy dużym kołem kółko małe, siła podnoszenia nie jest wielka, za to szybkość duża.

Jak jest w czołgu? Obroty silnika, przy których pracuje on najwydajniej, leżą w bardzo wąskich granicach. A obciążenie bywa różne. Najtrudniej jest ruszyć ciężki czołg z miejsca, zwalić nim ścianę lub drzewo. Nieco lżej, ale też niełatwo poruszać się po piasku i grząskim gruncie lub wspinać się pod górę. Jeszcze inaczej jest w nierównym, lecz twardym terenie, a całkiem odmiennie na szosie, którą czołg pędzi z największą szybkością.

Aby zapewnić konieczną w każdym z tych wypadków siłę pociągową, zastosowano skrzynię przekładniową. Ma ona jednak nie dwie, lecz cztery lub pięć przekładni zębatych, przełączanych przez kierowcę za pomocą drążka mechanizmu przełączeniowego — kulisy.

Co się mieści wewnątrz skrzyni?

Odkręćmy śruby i zdejmijmy górną część karteru.

Widzimy teraz wały i koła zębate przekładni. Oto wał atakujący i zazębione z nim koła, osadzone na poprzecznym wale pośredniczącym, przenoszą obroty silnika ustawionego wzdłuż czołgu, na skrzynię przekładniową i koła napędzane, osadzone na wale głównym, położonym w poprzek wozu.

Na pośrednim i głównym wale w skrzyni przekładniowej mieszczą się po cztery koła zębate.

Koła wału pośredniego są to koła napędzające: małe — pierwszego biegu i coraz większe — drugiego, trzeciego i czwartego. Koła trzeciego i czwartego biegu stanowią jakby całość z wałem, a koła pierwszego i drugiego biegu, wykonane wspólnie, obracają się razem z wałem, ale mogą się wzdłuż niego przesuwać. Tak się też i nazywają; przesuwką pierwszego i drugiego biegu.

Koła zębate wału głównego są to koła napędzane. Wymiary ich układają się odwrotnie niż kół napędzanych, największe jest koło pierwszego biegu, a najmniejsze — czwartego. I również na odwrót: koła pierwszego i drugiego biegu stanowią całość z wałem, a koła trzeciego i czwartego biegu wykonane są jako przesuwka. Pod wałem pośrednim mieści się krótki wałek tylnego biegu z przesuwką tylnego biegu.

Gdy nakryjemy kadłub skrzyni pokrywą, w wytoczenia przesuwek wejdą widełki. Są one połączone przez dźwignię i cięgła z kulisą przełączania biegów, znajdującą się po prawej stronie siedzenia kierownicy. Kierowca przesuwa drążek kulisy w prawo lub w lewo, do siebie albo od siebie, a każde położenie drążka odpowiada któremuś biegowi. Gdy drążek zostanie ustawiony na bieg, zatrzaski i mechanizm blokujący kulisy nie pozwolą na samoczynne wyłączenie się.

Przypatrzmy się uważnie. Drążek jest w środkowym położeniu i łatwo daje się poruszać w prawo i lewo. Jest to położenie tzw. „luz". Wszystkie przesuwki stoją tak że koła napędzające i napędzane żadnego z biegów nie są ze sobą zazębione. Obraca się wałek atakujący, koło talerzowe, a z nim razem wał pośredni; dalej połączenie jest przerwane. Silnik może pracować, lecz czołg będzie stał na miejscu.

Teraz ustawiamy drążek w lewo, do siebie — pierwszy bieg. Ruch drążka przez cięgła i dźwignię przesunął widełki przesuwki pierwszego — drugiego biegu w lewo, zazębiając przesuwkę z kołem napędzanym pierwszego biegu. Siła napędowa od silnika przenoszona jest z małego koła napędowego (przesuwki) na duże koło napędzane. Szybkość czołgu będzie mała, ale siła duża, a o to właśnie chodziło nam przede wszystkim.

Ruch drążka w lewo do góry włącza bieg drugi. Teraz przesuwka pierwszego — drugiego biegu poszła w prawo i większe koło przesuwki, koło drugiego biegu, zazębiło się z napędzanym kołem drugiego biegu. Znów małe koło obraca duże, ale różnica między nimi jest mniejsza niż na pierwszym biegu, w porównaniu z którym szybkość czołgu nieznacznie wzrośnie, a siła napędowa nieco się zmniejszy.

Zastanówmy się teraz, co będzie, gdy włączymy trzeci bieg, którego koła zębate są prawie jednakowe, a co będzie na czwartym, najszybszym biegu, kiedy siła napędowa przenoszona będzie z koła dużego na małe?

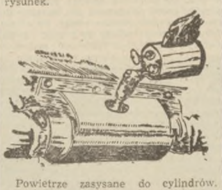
Powiem tylko, że przy tylnym biegu jego przesuwka połączy koło napędowe pierwszego biegu z kołem napędzanym tegoż biegu. Ale wał główny będzie się obracał w kierunku przeciwnym niż zwykle, a więc i czołg nie pójdzie naprzód, lecz do tyłu, a czy szybkość przy tym będzie duża czy mała, to już ustalicie w praktyce sami.

URZĄDZENIE UŁATWIAJĄCE ROZRUCH SILNIKA W ZIMIE

W celu ułatwienia uruchomienia silnika wozu średniego w zimie stosuje się urządzenie zwane podgrzewaczem.

Podgrzewacz służy do ogrzewania powietrza (przy temperaturze poniżej 10°) zasysanego do cylindrów silnika. Wewnątrz podgrzewacza od strony rur ssących, znajdują się trzy przegródki, przez które przepływa powietrze z filtrów powietrza do rur ssących. Podgrzewacz umieszczony jest w przedziale transmisyjnym i przymocowany do przegrody dwiema śrubami. Z zewnątrz podgrzewacz posiada osłonę wykonaną z blachy żelaznej. W osłonie znajduje się otwór do lampy lutowniczej.

Na 15 — 20 minut przed uruchomieniem silnika należy ogrzać podgrzewacz za pomocą lampy lutowniczej (patrz rysunek.

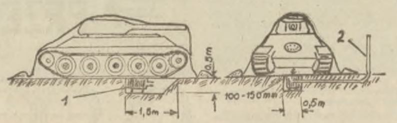


Powietrze zasysane do cylindrów, przepływające przez podgrzewacz styka się z jego rozgrzanymi przegródkami, nagrzewa się i wpływa do cylindrów ciepłe, co znacznie ułatwia uruchomienie silnika.



OCIEPLANIE CZOŁGU

W celu utrzymania czołgu w stałej gotowości do szybkiego wstępnego jego ogrzania przy niskiej temperaturze powietrza stosuje się piece czołgowe.



Ustawienie pieca czołgowego (1 — piec; 2 — komin)

Piec czołgowy wstawia się pod przedziałem silnikowym w specjalnie wykonanym okopie o długości 1,5 m szerokości 0,5 m i głębokości 0,5 m (patrz rysunek). Zamiast okopu można wykorzystywać rowy lub nierówności terenu.

Na postój czołgu należy wybierać miejsce osłonięte od wiatru, względnie ustawiać czołg przodem lub bokiem do wiatru. Po oczyszczeniu terenu i wykopaniu okopu na piec ustawiamy czołg tak, żeby okop znajdował się między trzecim i czwartym kołem nośnym patrząc w kierunku ruchu czołgu. Następnie otwieramy otwór podsilnikowy, ustawiamy pod nim piec, zakładamy komin, wyprowadzamy go na zewnątrz pod gąsienicami i rozpalamy piec. Odległość między piecem a dnem czołgu powinna wynosić co najmniej 10—15 cm. Po rozpaleniu zamykamy żaluzje i wszystkie włazy oprócz podsilnikowego. Nakrywamy czołg płachtą brezentową i obsypujemy ją dookoła ziemią lub śniegiem.

Podczas ogrzewania czołgu należy zwracać uwagę na temperaturę oleju i płynu chłodzącego w układzie smarowania i chłodzenia. Piec należy stale obserwować. Zabrania się rozpalać pod czołgiem otwarty ogień i palić w piecu płynnym paliwem. W czasie ogrzewania załoga powinna znajdować się poza czołgiem w celu uniknięcia zaczadzenia.

W czasie ogrzewania trzeba przestrzegać następujących zasad bezpieczeństwa przeciwpożarowego:

- szczelnie zamykać otwory zbiorników paliwa i oleju,
- usuwać wycieki paliwa i oleju,
- oczyścić czołg od nagromadzonego wewnątrz brudu, paliwa i smaru,
- usuwać z czołgu łatwopalne materiały, jak pakuły, szmaty przesycone olejem, paliwem itp.,
- zapobiegać wydostawaniu się iskier i otwartego płomienia, nasypać na górną powierzchnię pieca cienką warstwę ziemi lub piasku,
- zapobiegać miejscowemu przegrzaniu kadłuba silnika i zespołów czołgu,
- utrzymywać w stałej gotowości do użytku środki przeciwpożarowe.

pierwszej pomocy



ZATRUCIE GAZAMI



Przenoszenie omdlałego przez jedną osobę

Bywają jeszcze, niestety, nierozważni kierowcy, którzy uruchamiają nawet na dłuższy okres czasu silnik swego samochodu w zamkniętym i niewietrzonym pomieszczeniu. Skutki takiej nieostrożności są powszechnie wiadome: zatrucie gazami spalinowymi, a później często długotrwała choroba na tle obecności we krwi tlenku węgla.

W celu zastosowania pierwszej pomocy przy zatruciu gazami spalinowymi zatrutego należy przede wszystkim jak najprędzej wynieść na świeże powietrze, rozpiąć na nim ubranie, aby ułatwić oddychanie, ale jednocześnie przykryć ciepło zwłaszcza w chłodnej porze roku. Po zastosowaniu sztucznego oddychania, chorego należy przez pewien czas pozostawić w pozycji leżącej, oszczędzając mu najmniejszych nawet wysiłków. Przy zatruciu silniejszym, oprócz sztucznego oddychania, stosuje się również niekiedy gorące okłady na klatkę piersiową.

ODMROŻENIA

Wraz z nadchodzącym okresem zimowym zapoznajemy się również ze sposobami udzielania pomocy w przypadku odmrożeń. Pamiętajmy przy tym, że odmrożeniu ulegają najczęściej nieokryte części ciała oraz stopy i palce stóp, zwłaszcza gdy są uciśnięte i przemoczone.

Przy lżejszych odmrożeniach skóra pod wpływem zimna staje się kredowo biała, a po zbyt szybkim rozgrzaniu (np. wejście do mocno ogrzanej izby) sinoczerwona, obrzmiała i bolesna. Taki stan trwa ok. 10 dni, po czym obrzęk ustępuje, a pozostaje jeszcze przez dłuższy czas sinawe zabarwienie skóry. Leczenie takich odmrożeń polega na natłuszczeniu skóry wazeliną po uprzednim posmarowaniu spirytusem.

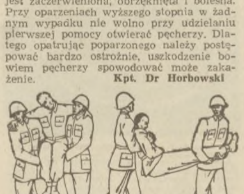
Aby nie dopuścić do odmrożenia należy rozcierać uszy, nos i policzki rękami w celu pobudzenia w nich krążenia krwi. Jeżeli mimo to dojdzie do odmrożenia, to nie wolno od razu wchodzić do ciepłego pomieszczenia. Należy najpierw rozcierać odmrożone miejsce czystą chusteczką umoczoną w zimnej wodzie, a następnie kawałkiem suchej tkaniny wełnianej lub flaneli dopóty, dopóki nie odczuje się ciepła i pulsowania krwi. Dopiero wtedy możemy wejść do ciepłego budynku, aby natrzeć odmrożone miejsce spirytusem i posmarować wazeliną, po czym nałożyć na nie ciepły opatrunek z grubą warstwą waty. Odmrożone miejsce jest przez długi czas wrażliwe na zimno, dlatego należy je specjalnie ochraniać.

W wypadku całkowitego zamarznięcia, gdy ofiara jest nieprzytomna i robi wrażenie zmarłego, ratujemy ją w ten sposób, że wnosimy do jakiegoś zimnego pomieszczenia, rozbieramy i energicznie rozcieramy całe ciało szmatami maczanymi w zimnej wodzie. Przy nacieraniu należy uważać, aby nie odtrącić zamarzniętemu wystających części ciała (nos, uszy). Po dobrym rozgrzaniu skóry przez rozcieranie najpierw mokrymi, potem suchymi szmatami, należy przenieść chorego do cieplejszego pomieszczenia i położyć do łóżka, stopniowo je ogrzewając butelkami z ciepłą wodą. Gdy chory odzyska przytomność podajemy mu do picia ciepłe, ale nie gorące płyny. Jeśli zamarznięty nie odzyskał przytomności stosujemy sztuczne oddychanie.

OPARZENIA

Rozróżniamy cztery rodzaje oparzeń, lecz nawet przy najbardziej powierzchownym nie wolno ograniczyć się jedynie do prowizorycznego opatrunku. Miejsce oparzenia musi zbadać lekarz. Natomiast taki prowizoryczny opatrunek ogranicza się do posmarowania oparzonego miejsca wazeliną bądź przesypanie go talkiem gdy skóra jest zaczerwieniona, obrzęknięta i bolesna. Przy oparzeniach wyższego stopnia w żadnym wypadku nie wolno przy udzielaniu pierwszej pomocy otwierać pęcherzy. Dlatego opatrując poparzonego należy postępować bardzo ostrożnie, uszkodzenie bowiem pęcherzy spowodować może zakażenie.

Kpt. Dr Horbowski



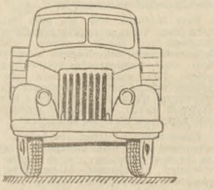
Przenoszenie omdlałego przez dwie osoby

Jak przedłużyć pracę ogumienia

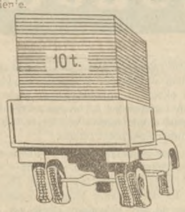
Powierzone służbie samochodowej pojazdy mechaniczne przedstawiają ogromną wartość, sięgającą wielu milionów złotych. Toteż obowiązkiem każdego z nas jest troskliwa i umiejętna eksploatacja, która zapewni utrzymanie pełnej sprawności technicznej naszych samochodów, a jednocześnie pozwoli na osiągnięcie poważnych oszczędności. Oszczędności te są szczególnie cenne jeżeli chodzi o ogumienie samochodu. Tylko bowiem od kierowcy zależy, czy np. opona będzie w stanie przepracować nie 30 tys. km, a 40 tys. km. Kierowca przez umiejętną eksploatację ogumienia i dzięki prawidłowym metodom jazdy pozwala na zaoszczędzenie wysokich sum na zakup nowych opon i dętek, a więc pomaga w ten sposób realnie do wykonania Planu 6-letniego. Dlatego ważne jest, aby akcja oszczędności ogumienia i przedłużenia jego okresu używalności w jeszcze szerszym niż dotychczas, stopniu objęła oddziały naszej służby.

Kto z kierowców chce, aby ogumienie jego samochodu miało znacznie zwiększony przebieg, musi od pierwszej chwili zwrócić na niego odpowiednią uwagę. A więc po pobraniu nowych opon z magazynu, przed założeniem ich, musimy dokładnie oczyścić obręcze z rdzy. Po oczyszczeniu obręczy należy je powlec cienką warstwą minii lub lakierem podwoziowym, po czym na obręcz nakładamy taśmę ochronną, aby uniknąć przetarcia dętki. Po tych czynnościach możemy śmiało założyć nowe ogumienie, wysypując uprzednio oponę talkiem. To wszystko nie jest jednak czynnością jednorazową, musimy ją powtarzać po przejechaniu co najmniej 15 000 km oraz okresowo przy wyjmowaniu opony z koła.

Zakładać oponę należy ostrożnie, aby nie uszkodzić jej krawędzi przez używanie nieodpowiednich ostrych narzędzi. Po założeniu ogumienia na obręcze i napełnieniu dętek powietrzem nie sprawdzajmy ciśnienia młotkiem. Do tego służy manometr, który należy do wyposażenia samochodu. Opony pompujemy do ciśnienia przewidzianego instrukcją fabryczną. Pamiętajmy, że jednorazowe napompowanie dętek do właściwego ciśnienia i nie sprawdzanie później, czy ciśnienie to się utrzymuje jest, oczywiście, błędem. Ciśnienie powietrza w dętkach sprawdzamy codziennie przed wyjazdem z parku. Jest to czynność bardzo ważna, gdyż nic tak nie skraca okresu przebiegu opony, jak właśnie nieodpowiednie, najczęściej za małe ciśnienie.



Nieprawidłowa zbieżność przednich kół powoduje szybsze zużycie bieżnika opony.



Jazda na niedopompowanych dętkach i przeciążonym samochodem niszczy osnowę opon

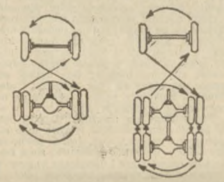
Gdy już jesteśmy w drodze unikajmy tych wszystkich „przestępstw", które w czasie jazdy skracają znacznie używalność ogumienia. Widzi się np. jeszcze kierowców, którzy przy źle obliczonym i szybkim podjeżdżaniu do chodnika ocierają boki opony o krawężnik. A przecież właśnie na boku opony pod cienką powłoką gumy znajduje się osnowa opony. Przetarcie gumy do osnowy lub naddarcie jej w tym delikatnym miejscu jest kwestią ułamka sekundy. Wystarczy bowiem żeby w betonowym krawężniku wystawał na jeden, dwa milimetry kawałek krzemu, a poważne uszkodzenie opony gotowe. Innym „przestępstwem" często powtarzanym, zwłaszcza przez młodych kierowców, jest ruszanie z miejsca całą rozporządzalną mocą silnika, bez względu na to, że koła aż kręcą się w miejscu, a bieżnik opony ściera się o twardą nawierzchnię lub żwir. Kierowca posiadający kulturę jazdy i szanujący swój samochód nigdy nie nadużywa mocy silnika, nie zrywa z miejsca, lecz rusza wolno i spokojnie. Nigdy bez potrzeby gwałtownie nie hamuje, tak aby opony piszczały, ścierając się o nawierzchnię i pozostawiając za sobą długi czarny ślad. Również nigdy nie jeździ wzorowy kierowca na zakrętach z nadmierną szybkością. Powoduje to w nie mniejszym stopniu niż hamowanie szybkie zużycie bieżnika i osłabia osnowę opony przez działanie siły odśrodkowej.

Zbliżający się okres zimowy zmusza nas do otoczenia jeszcze większą opieką ogumienia naszych pojazdów. Ciągła jazda po mokrej nawierzchni, błocie lub śniegu działa ujemnie na ogumienie, zwłaszcza na używane. Przez wszelkie niedostrzegalne rozcięcia lub pęknięcia bieżnika i boków opony na sznury osnowy dostaje się wilgoć, osłabiając je w bardzo szybkim czasie. Działanie to można porównać z działaniem rdzy, która przeżera blachę błotników pod zewnętrznie piękną warstwą lakieru. Tak więc i wilgoć powoduje obniżanie się wartości ogumienia od wewnątrz. Drugim ujemnym skutkiem działania wilgoci jest przedostawanie się jej przez otwór obręczy obok zaworu dętki do środka opony. Jazda po dużym błocie podczas padającego deszczu czy śniegu powoduje, pod działaniem siły odśrodkowej, ściekanie wody z błotem do przestrzeni pomiędzy dętką a wewnętrzną częścią opony. Wyniki tego daje się szybko zaobserwować u kierowców, którzy przez kilka tysięcy kilometrów mieli szczęście nie złapać gwoździa, a gdy starają się zdjąć po przebiciu oponę, stwierdzają, że wnętrze jej jest pełne brudu i piasku, a dętka w wielu miejscach przyklejona jest do opony lub starta, niby szklistym papierem.

Inną przyczyną cięższej pracy ogumienia w okresie zimowym jest stosowanie łańcuchów przeciwślizgowych. Różne ich rodzaje oraz często nieumiejętność ich zakładania powodują w dużym stopniu nie tylko niszczenie bieżnika, ale również pękanie i przecieranie osnowy. Pamiętać trzeba, że zbyt ciasne zapięcie łańcucha przeciwślizgowego uniemożliwia normalne uginanie się opony, a za luźne powoduje zewnętrzne obcieranie boków opony aż do płótna. Jazda na łańcuchach tam, gdzie nie ma ani śniegu, ani lodu prowadzi do najszybszego zniszczenia bieżnika i płótna, jak również powoduje w rezultacie przetarcie samego łańcucha.

Widzimy więc, że okres jesienno-zimowej eksploatacji nie jest okresem wypoczynku dla ogumienia samochodowego, jak to sobie mylnie wyobrażają niektórzy kierowcy. Nie istnieje co prawda w tym czasie zagadnienie wysokiej temperatury powietrza i grzania się opon — jest natomiast nie mniej szkodliwa wilgoć. Tym bardziej więc cenne stają się powyższe wskazówki, które ochronią ogumienie od szkodliwego działania wilgoci i przedłużą jego pracę.

por. J. Bochenek



Równomierne zużycie bieżnika opon zapewnia nam systematyczne przekładanie kół według ustalonej kolejności

posłuchaj DOBREJ RADY!

JAK PRZECHOWYWAĆ DĘTKI W SAMOCHODZIE

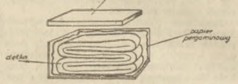
Właściwe przechowywanie zapasowych dętek w samochodzie zapobiega w dużej mierze ich przedwczesnemu zużyciu.

Zasadniczo zapasową dętkę przechowuje się w kole zapasowym, jednak w wyjątkowych przypadkach, jadąc np. w dłuższą drogę, kierowca może otrzymać dodatkową dętkę.

Przechowując dętkę w kole zapasowym trzeba przede wszystkim starannie oczyścić ją z brudu i smaru myjąc wodą zaprawioną dla ochrony od pleśni 1—2 proc. roztworem formaliny. Szczególnie należy zwrócić uwagę na szkodliwe działanie na gumę smarów, benzyny, nafty itp. Po dokładnym osuszeniu dętki należy ją i wnętrze opony koła zapasowego posypać talkiem. Po wykonaniu tych czynności wkładamy dętkę (rys. 1) do opony koła zapasowego i podpompowujemy powietrza do połowy normalnego ciśnienia przewidzianego dla danego koła.



Rys. 1.



Rys. 2

Dodatkową dętkę otrzymaną w razie wyjazdu w dalszą drogę należy tak samo oczyścić, zdezynfekować i po osuszeniu i przesypaniu talkiem złożyć, jak pokazano na rys. 2. Po owinięciu dętki w papier parafinowany lub pergaminowy, wkładamy ją do pudełka, które umieszczamy najlepiej pod siedzeniem kierowcy.

Dętkę taką należy co 6 miesięcy wyjmować z opakowania i składać na inną stronę, po uprzednim sprawdzeniu czy nie dostało się na nią paliwo lub inne chemikalie i czy nie uległa zniszczeniu.

Za niezdatne do dalszej eksploatacji uważa się dętki mające następujące uszkodzenia:

gdy dętka jest krucha i pęka przy zginaniu,

gdy została uszkodzona przez obręcz koła lub ma długie, ponad 10 cm, przecięcie.

Dętki naprawione w drodze za pomocą zimnej wulkanizacji nie należy w dalszym ciągu przechowywać na samochodzie, lecz po przyjeździe do parku oddać do naprawy.

por. J. Radomski

POMYŚL O ŁAŃCUCHACH PRZECIWŚLIZGOWYCH



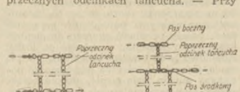
Zbliża się zima, a razem z nią śnieg, mróz i gołoledź, co w znacznym stopniu pogarsza warunki drogowe. Nastaje okres, w którym każdy kierowca powinien zatroszczyć się o właściwy dobór łańcuchów przeciwślizgowych, ułatwiających jazdę zimą.

Właściwy dobór łańcuchów przeciwślizgowych zapobiega do pewnego stopnia szkodliwemu działaniu ich na opony. Dlatego też warto już teraz pomyśleć o pobraniu łańcuchów najbardziej dla danego samochodu odpowiednich.

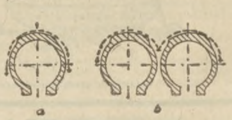
W chwili obecnej stosujemy na samochodach wojskowych dwa rodzaje łańcuchów przeciwślizgowych:

1) łańcuchy przeciwślizgowe na pojedyńcze koła (rys. 1).

2) łańcuchy przeciwślizgowe na podwójne koła (rys. 2). Łańcuchy na pojedyńcze koła są splecione z ogniw prostych w pasach bocznych i z ogniw skręconych w poprzecznych odcinkach łańcucha. — Przy łańcuchach do podwójnych kół w pasie środkowym są zastosowane również ogniwa proste. Średnice ogniw i ich wielkości są zależne od średnicy opon, na które są przewidziane. Na opony o średnicy do 19 cali należy pobierać łańcuchy o średnicy ogniw prostych 5 mm, i o średnicy ogniw skręconych 8—10 mm. Na ogumienie o średnicy większej niż 19 cali kierowca powinien pobrać łańchuchy o średnicy ogniw prostych 10 mm i ogniw skręconych 11—14 mm. Przy pobieraniu łańchuchów trzeba zwrócić uwagę czy łańcuchy były latem dobrze zakonserwowane, a jeżeli pobiera się łańcuchy używane, czy ogniwa nie są pęknięte lub zanadto wyrobione (maksimum 1/3 średnicy ogniwa).



Rys. 1 Rys. 2



Łańcuchy obejmują przy kołach: a — pojedynczych 2/3 wysokości opony; b — przy podwójnych nie pełną połowę opony.

Duże znaczenie ma właściwe dobranie odpowiedniej wielkości łańcucha. Długość poprzecznych odcinków łańcucha przeciwślizgowego winna być taka, aby łańcuchy obejmowały 2/3 wysokości opony przy kołach pojedyńczych oraz niepełną połowę przy kołach podwójnych. Przy obliczaniu wymiarów łańcucha zakłada się, że obwód promieniowego przekroju opony jest przekrojem kołowym.

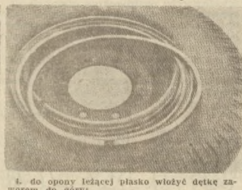
Długość pasów bocznych i środkowego powinna być taka, by łańcuch ściśle przylegał do zewnętrznej powierzchni opony.

Łańcuchy winny być wykonane z drutu okrągłego. Na ogniwa poprzecznych odcinków daje się stal ST 43 (do nawęglania), na ogniwach pasów bocznych i środkowych stal ST 37S. Dla ogniw poprzecznych odcinków łańcuchów stosuje się dodatkowo obróbkę cieplną (nawęglanie i hartowanie), ponieważ pracują one również na ścieranie.

Pobrane łańcuchy należy trzymać zakonserwowane w przeznaczonych na ten cel skrzynkach. **ppor. T. Michałowski**

ZAKŁADANIE OPON NA OBRĘCZ PŁASKĄ Z DWOMA PIERŚCIENIAMI









Przy zakładaniu opony na obręcz płaską z dwoma pierścieniami należy:

1. **Starannie** obejrzeć obręcz i jeżeli się zauważy na niej rdzę lub skaleczenia, trzeba ją **oczyścić** z rdzy i wygładzić wszystkie ostre miejsca;

2. sprawdzić, czy zawór dętki jest szczelny, a szczególnie, czy grzybek zaworowy uszczelnia w każdym położeniu;

3. posypać lekko oponę i **dętkę talkiem;**

4. do opony leżącej płasko włożyć dętkę zaworem do góry;

5. założyć ochraniacz zaczynając od przełożenia zaworu dętki przez otwór w ochraniaczu, następnie wsunąć górną krawędź pod obrzeże opony, a dolną pod dolne obrzeże;

6. sprawdzić, czy dętka nie dostała się między ochraniacz a obrzeże;

7. włożyć oponę na obręcz uważając, aby **zawór wszedł w wycięcie na obręczy (rys. 1);**

8. położyć pierścień stopkowy na oponę (rys. 2);

9. położyć współśrodkowo na pierścień stopkowy zaciskowy pierścień otwarty, nacisnąć łyżką na pierścień i wsunąć koniec pierścienia zaciskowego w rowek obręczy, a następnie naciskając na oba pierścienie stopniowo wsuwać pierścień zaciskowy w rowek pobijając pierścień lekko młotkiem (rys. 3 i 4).

10. **sprawdzić, czy pierścień zaciskowy wszedł** na całym obwodzie na pełną głębokość w rowek obręczy, gdyż niepełne wsunięcie pierścienia zaciskowego może być powodem jego wyskoczenia w czasie pompowania, co jest niebezpieczne dla zakładającego oponę;

11. lekko napompować dętkę, uważając, aby pierścień zaciskowy nie znajdował się po stronie pompującego;

12. **doprowadzić ciśnienie powietrza w dętce do przepisowego.**

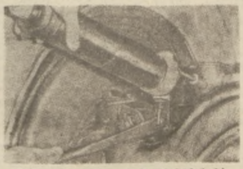


PRACUJEMY w warsztacie

SMAROWANIE KOŃCÓWEK DRĄŻKÓW KIEROWNICZYCH SAMOCHODU ZIS-150

Końcówki (przednia i tylna) podłużnego oraz (lewa i prawa) poprzecznego drążka kierowniczego smarujemy smarem samochodowym ST za pomocą tłocznicy przez smarowniczki.

Sposób smarowania jest ściśle ustalony i musimy go przestrzegać. Przed wtłoczeniem smaru za pomocą tłocznicy naciskowej usuwamy z główki smarowniczki ciśnieniowej brud i kurz przez odmuchanie jej sprężonym powietrzem lub wycieramy czystą szmatką.



Wtłaczanie smaru do lewej końcówki poprzecznego drążka kierowniczego

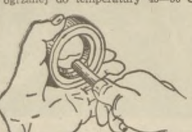
Smar trzeba wtłaczać do ukazania się świeżego smaru spod sworznia kulistego drążka kierowniczego. Smar występujący na zewnątrz i pozostały na smarowniczce starannie wycieramy. Jeśli ciśnienie powstające w tłocznicy nie zapewnia przejścia smaru na wylot, wtedy wykręcamy smarowniczkę i zastosowujemy wybijak hydrauliczny. Brakującą smarowniczkę należy uzupełnić. Na rysunku widzimy sposób wtłaczania smaru za pomocą tłocznicy.

szer. A. Kobylański

SKŁADANIE I USZCZELNIANIE SKÓRZANYCH DŁAWIKÓW SAMOCHODU GAZ-51

Szczelność połączeń poszczególnych części samochodu ma ogromne znaczenie dla utrzymania w nich potrzebnej ilości smaru. Bardzo często po rozebraniu i ponownym złożeniu któregokolwiek z zespołów samochodu, obserwujemy wyciekanie smaru przez nieszczelności na płaszczyźnie podziału. Zdarza się również, że nawet wymiana zużytego skórzanego dławika nie usuwa przeciekania, które nie tylko że nie ustaje, lecz nawet powiększa się.

Dla zapobieżenia przypalaniu się lub zesztywnieniu skórzanego pierścienia dławika tuż na początku pracy oraz aby nie uszkodzić skóry przy osadzaniu dławika na wale, pierścień skórzany należy zmiękczać. **W tym celu bezpośrednio przed składaniem dławika zanurzamy go na przeciąg od 2 do 24 godzin w mieszaninie składającej się z: 50% oleju silnikowego i 50% nafty, ogrzanej do temperatury 45—50°C.**



Prostowanie skórzanego pierścienia dławika

Przed wprasowaniem dławika w gniazdo skórzany pierścień należy wyprostować na całym jego obwodzie. Wykonujemy to za pomocą gładkiej walcowej oprawki o średnicy 15—20 mm, jak pokazano na rysunku.

Gniazdo, do którego wprasowujemy dławik pokrywamy dla lepszej szczelności cienką warstwą minii, szelaku, nierozcieńczonego lakieru nitro lub specjalną pastą. Pokrywać trzeba tuż przed rozpoczęciem wprasowania.

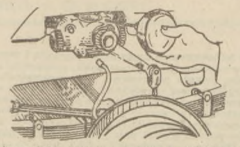
Powierzchnia wału, po której ślizga się dławik, musi być gładka (oszlifowana lub wypolerowana). Jeżeli na powierzchni są rowki lub szczeliny powstałe na skutek zużycia względnie jeśli jest ona w inny sposób uszkodzona, wówczas nie będziemy mogli liczyć na długotrwałą i pewną pracę dławika.

Papierowe i tekturowe uszczelki oraz gwinty śrub dwustronnych i sworzni wkręcanych do otworów przelotowych, dla uzyskania lepszej szczelności, zaleca się również smarować jednym z wyżej wymienionych środków uszczelniających.

kpr. K. Lisiewicz

JAK DOLEWAĆ PŁYNU DO AMORTYZATORÓW SAMOCHODU GAZ-51

Amortyzatory samochodu GAZ-51 mają tę zaletę, że dolewanie płynu może się odbywać bez zdejmowania ich z samochodu,



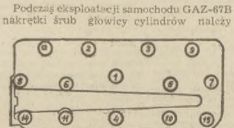
korzystając jedynie z olejarki do rzadkiego smaru, jak widzimy to na rysunku powyżej.

Przed rozpoczęciem dolewania płynu do przedniego amortyzatora zdejmujemy koło i odłączamy cięgło amortyzatora od ucha przedniej osi. Następnie po oczyszczeniu z błota i starannym przemyciu korpusu amortyzatora, odkręcamy korek otworu wlewowego. Dla łatwiejszego dostępu do tego otworu trzeba odkręcić tylną śrubę mocującą amortyzator. Podczas wlewania płynu należy od czasu do czasu poruszać ramieniem amortyzatora aby usunąć powietrze. Płynu amortyzatorowego trzeba dolewać do poziomu dolnej krawędzi otworu wlewu po przebiegu każdych 6000 km.

kpr. Z. Lendzion

JAK DOCIĄGAĆ NAKRĘTKI GŁOWICY

Podczas eksploatacji samochodu GAZ-67B nakrętki śrub głowicy cylindrów należy



dociągać po przebiegu każdych 3000 km. Ażeby nie uszkodzić nakrętki i nie zerwać dwustronnej śruby najlepiej dociągać kluczem dynamometrycznym. Moment dokręcający powinien wynosić 7,3—7,8 kgm. W razie braku dynamometrycznego klucza nakrętki należy dociągać specjalnym kluczem oczkowym znajdującym się w zestawie narzędzi kierowcy, siłą jednej ręki, stopniowo, nie szarpiąc. Trzeba pamiętać, że nakrętki dociąga się tylko na g o r ą c y m silniku. Kolejność dociągania, która musi być ściśle przestrzegana, widzimy na rysunku.

W okresie docierania samochodu dociągamy nakrętki pierwszy raz po przebiegu 250 km, a następnie po 1000 km. W tych samych okresach dociągamy nakrętki po każdorazowym zdjęciu głowicy cylindrów.

kpr. Z. Należyty

SPRAWDZANIE SPRĘŻYN ZAWOROWYCH

Przy każdorazowym rozbieraniu mechanizmu rozrządczego należy sprawdzać sprężystość sprężyn zaworowych, które z biegiem czasu, wskutek dłuższej pracy silnika, stają się mało sprężyste. Siła potrzebna do ściśnięcia nowych sprężyn np. samochodu GAZ-51 do wymiaru 44,5 mm powinna znajdować się w granicach 18,4—21,1 kg a do wymiaru 35,7 mm — w granicach 46,2 — 49 kg. Spadek sprężystości sprężyn zaworowych przy ściskaniu ich do wymiaru 44,5 i 37,5 mm ponad 10 — 15% (od minimalnych granic podanych wyżej) powinien być dostateczną podstawą do ich wymiany.

Trzeba pamiętać, że koniec sprężyny ze zmniejszonym skokiem powinien być obowiązkowo zwrócony do góry (przylegać do kadłuba). Na silniki GAZ-51 nie wolno ustawiać sprężyn zaworowych z jakichkolwiek innych silników.

plut. W. Robak



Kierowcom N-tego oddziału dobrze są znane nazwiska mechaników kpr. Muchy, st. szer. Hofbanera i spawacza — st. szer. Szmaciarza. Z ich pomocy bowiem nieraz musieli korzystać. A że Mucha, Hofbaner i Szmaciarz wykonują każdą pracę wzorowo, mają jej zawsze pełne ręce.

Ze świata Nowa TECHNIKA

Wywrotka „Dumper" skonstruowana przez węgierską fabrykę „Czerwona Gwiada" w Budapeszcie, przeznaczona jest przede wszystkim do przewozu materiałów budowlanych na krótkie i średnie odległości. Jest to pojazd o charakterystycznych kształtach (patrz rys.) współdziałający z koparką średniej wydajności. „Dumper" zaopatrzony jest w wysokoprężny, czterocylindrowy silnik chłodzony wodą z przednią komorą spalania, średnica cylindra 110 mm; skok 140 mm; pojemność komór spalania 5322 cm^3. Maksymalna moc 50 KM przy 1500 obr./min. Wywrotka wyposażona jest w samoczynny rozrusznik elektryczny, akumulator i mechaniczne urządzenie do rozruchu. Dwa mechanizmy hamulcowe działają niezależnie. Jeden hamulec nożny działa na szczęki hamulcowe kół tylnych, drugi — ręczny — przez ramię drążka hamulcowego na tylne półosie.

Mechanizm kierowniczy zbudowany jest w ten sposób, że „Dumper" może być równie łatwo kierowany w dwóch kierunkach, co daje dużą oszczędność czasu; na osi kierownicy bowiem osadzone są dwa



koła kierownicze. Siedzenie kierowcy obraca się dookoła osi kierownicy w ten sposób, że przy obrocie kierowca nie potrzebuje zsiadać.

Opony tylne, przystosowane do wysokiego ciśnienia, dają się mimo to łatwo zdejmować z obręczy. Szerokie opony zapewniają dobrą przyczepność kół, a więc i dużą siłę pociągową. Na przodzie i w tyle pojazdu znajdują się haki pociągowe, które umożliwiają holowanie innych pojazdów.

Ciężar wywrotki „Dumper" (bez kierowcy) około 4 820 kg. Długość 4 070 cm; szerokość 2 160 cm; wysokość 2 300 cm; rozstaw osi 2 350 cm; rozstaw kół przednich 1 750 cm; tylnych 1 800 cm.

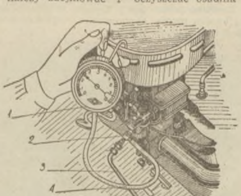
Małe zużycie paliwa przez silnik KM-50 obniża koszty eksploatacji do granic możliwie minimalnych. Ładowność wynosi 3,5 m^3 materiału, to jest około sześciu ton. Wielką zaletą maszyny jest to, że ma ona sześć biegów przednich i dwa tylne. „Dumper" pracuje wspaniale nawet w najcięższych warunkach terenowych; łatwo daje się uruchomić, przyśpiesza i wysypuje transportowany materiał. Pojemność zbiornika paliwa wynosi 95 l.

„Dumper 50" dzięki niezawodnemu silnikowi w każdych okolicznościach tak w błocie, śniegu jak i na szosie, posiada dość mocy, aby sprawnie i możliwie najszybciej spełnić swe zadanie.

Obsługa pompek paliwowych

W eksploatacji samochodów, prawidłową pracę pompki paliwowej zabezpiecza się staranną obsługą, regularnym sprawdzaniem i okresową zamianą zużytych części. Szczegółowy przegląd pompki przeprowadzany przez oględziny zewnętrzne i za pomocą specjalnych przyrządów należy wykonywać podczas przeglądów technicznych. W czasie eksploatacji należy codziennie sprawdzać czy paliwo nie przecieka w połączeniach przewodu z pokrywą pompki, przez podkładkę osadnika i przez otwór obudowy pompki. W razie stwierdzenia zacieków benzyny przez podkładki pokrywy i osadnika i jeśli przeciekania nie da się usunąć przez przykręcenie nakrętek, wówczas należy odjąć uszczelkę i po nagrzaniu w gorącej wodzie ponownie włożyć na miejsce. W razie ponownego stwierdzenia przeciekania, podkładkę należy zamienić na nową. Wyciekanie benzyny z otworu powietrznego w dolnej części zbiornika wskazuje na uszkodzenie przepony, którą należy wymienić na nową.

W czasie przeglądu technicznego nr 1 należy zdejmować i oczyszczać osadnik



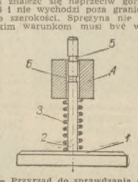
Rys. 1 — Sprawdzanie pracy pompki na silniku
1 — manometr, 2 — trójnik, 3 — przewód paliwowy, 4 — przewód elastyczny.

i filtr siatkowy. Przy zdejmowaniu osadnika trzeba zwracać uwagę, aby nie uszkodzić podkładki, której bez potrzeby nie należy ruszać z miejsca. Dla prawidłowej pracy pompki niezbędnym warunkiem jest całkowita szczelność ssącej przestrzeni górnej jej części. Trzeba więc osadnik ustawiać na miejsce z odpowiednią szczelnością wykluczającą możliwość zasysania powietrza z atmosfery.

Ciśnienie wytwarzane przez pompkę należy sprawdzać w czasie przeglądu technicznego nr 2. Sprawdzać trzeba bezpośrednio na silniku za pomocą manometru (patrz rys. 1). W tym celu manometr mający podziałkę do 1 atm. włączamy do przewodu głównego (łączącego pompkę z gaźnikiem) i sprawdzamy na rozgrzanym silniku przy równomiernej jego pracy na wolnych obrotach. Odczytana na manometrze wielkość ciśnienia powinna się znajdować w granicach podanych w poniższej tabelce:

Marka samochodu	Ciśnienie w atm.
ZIS-5	0,1 — 0,2
ZIS-150	0,17 — 0,23
M-20	0,2 — 0,3
GAZ-51	0,2 — 0,3
Moskwicz	0,15 — 0,2
ZIM	0,2 — 0,3

Niższe ciśnienie może być wynikiem niedostatecznego dopływu paliwa do gaźnika i może powodować ubożenie mieszanki i nierównomierną pracę silnika. Wyższe ciśnienie od wskazanego w tabelce, powoduje wzrost poziomu paliwa w komorze pływakowej, wzbogacanie mieszanki, a przez to nadmierne zużycie paliwa. W obu wypadkach należy pompkę zdjąć z silnika, rozebrać i sprawdzić techniczny stan poszczególnych jej części, a więc: przepony i jej sprężyny, zaworów, dźwigni i uszczelek. Najczęstszą przyczyną nieprawidłowej pracy pompki jest niedostateczna sprężystość sprężyny. Sprężynę przepony sprawdzamy w następujący sposób (rys. 2). Zdejmujemy ciężarek przyrządu i na jego miejsce na trzpień nasadzamy sprężynę. Górny zwój sprężyny powinien znaleźć się dokładnie naprzeciw dolnego wytoczenia 6 i nie wychodzić poza granicę jego szerokości. Następnie zakładamy ciężarek na trzpień i wg odkształcenia sprężyny określamy jej sprężystość. Górna powierzchnia ciężarka powinna znaleźć się naprzeciw górnego wytoczenia 5 i nie wychodzi poza granicę wytoczenia jego szerokości. Sprężyna nie odpowiadająca takim warunkom musi być wymieniona.



Rys. 2 — Przyrząd do sprawdzania sprężystości sprężyny pompki paliwowej
1 — podstawa, 2 — trzpień prowadzący, 3 — sprawdzana sprężyna, 4 — ciężarek, 5—6 — kontrolne wytoczenia pierścienia dla określenia długości sprężyny

Przepona pompki zużywa się po przebiegu 50—60 tys. km po czym należy ją wymienić. Również filtr siatkowy i sprężyny zaworów zużywają się po przebiegu 70—80 tys. km.

Po wykonaniu niezbędnych prac naprawczych, wszystkie części pompki przemywamy w benzynie, następnie montujemy pompkę i sprawdzamy jej działanie.



Przemysł motoryzacyjny LUDOWYCH WĘGIER

Mija 10 lat od pamiętnych dni, gdy jesienią 1944 roku potężna ofensywa radzieckich wojsk 2, 3 i 4 Ukraińskiego Frontu ruszyła, aby wyzwolić od hitlerowskiego okupanta m. in. naród węgierski. Nie pomogły silne umocnienia i śpiesznie nadsyłane z zachodu nowe dywizje. W ogniu zwycięskich walk Armii Radzieckiej, Węgry stają się wolnym krajem, a w grudniu 1944 r. powstaje pierwszy węgierski zalążek władzy ludowej — Tymczasowy Rząd w Debreczynie. Węgierskie masy ludowe przystąpiły z zapałem do odbudowy zniszczonego przez wojnę kraju. Pod przewodnictwem Węgierskiej Partii Pracujących przeprowadzono reformę rolną, zwalczono inflację, upaństwowiono podstawowe gałęzie przemysłu i przystąpiono do realizacji Planu 3-letniego. Plan ten, mający za zadanie odbudowę i podźwignięcie gospodarki Węgier, został dzięki ofiarności klasy robotniczej wykonany z nadwyżką.

Już wtedy, wraz z rozbudową wielu nowych, podstawowych gałęzi przemysłu, powstał po raz pierwszy na Węgrzech przemysł budowy pojazdów mechanicznych. Przemysłu tego nie było bowiem w latach międzywojennych, gdy burżuazja przez z górą 20 lat sprawowała rządy nędzy, wyzysku i zacofania. Sprowadzano wtedy z zagranicy, przeważnie z Niemiec, pojazdy mechaniczne, a o uruchomieniu własnej większej produkcji nie było nawet mowy. Tymczasem gdy władzę w swe ręce przejął lud pracujący już w ciągu 3-letniego planu gospodarczego Węgierskiej Republiki Ludowej produkcja traktorów wzrosła o 470,7 proc., samochodów ciężarowych o 189,8 proc., a motocykli o 728,2 proc.

Obecnie masy pracujące Węgierskiej Republiki Ludowej kończą ostatni rok swego Planu 5-letniego — planu budowy podstaw socjalizmu. W okresie tym przemysł motoryzacyjny WRL rozrósł się jeszcze bardziej. Powiększono znacznie trzy istniejące w rejonie przemysłowym Budapesztu fabryki budowy pojazdów mechanicznych. Pracujący w nich konstruktorzy, technicy i robotnicy uzyskali wiele nowych sukcesów. Dzięki temu przemysł motoryzacyjny ludowych Węgier może wykazać się wyprodukowaniem wielu nowych typów pojazdów mechanicznych, które rozsławiły fabryki „Czerwona Gwiazda", „Ikarus" i „Csepel" nie tylko na Węgrzech, ale daleko poza ich granicami.

NOWE FABRYKI I ZAKŁADY

Rozwój jaki we wszystkich dziedzinach gospodarki nastąpił w Ludowych Węgrzech, zawdzięczać należy przede wszystkim ogromnej i bezinteresownej pomocy Związku Radzieckiego oraz bratniej współpracy z innymi krajami obozu pokoju.

Dzięki tej pomocy i współpracy rozwinął się również poważnie węgierski przemysł ciężki. W ciągu bieżącej pięciolatki powstało na Węgrzech ponad 600 nowych fabryk i zakładów przemysłowych, a między innymi również cztery duże fabryki przemysłu motoryzacyjnego. Fabryki te, zgrupowane w przemysłowym okręgu Budapesztu, współpracują ze sobą ściśle; są to: Fabryka Samochodów Ciężarowych im. Matyasa Rakosi, Fabryka nadwozi „Ikarus", Fabryka Traktorów „Czerwona Gwiazda" oraz Fabryka Motocykli „Csepel".

Niełatwa była droga tych fabryk do obecnej produkcji motoryzacyjnej, która zyskała sobie ogólne uznanie nie tylko na Węgrzech, ale i daleko poza ich granicami. Taka na przykład fabryka ciężarówek „Csepel" zanim przystąpiła do seryjnej produkcji swych trzy i półtonowych wywrotek, budowała jeszcze w latach 1947—1950 samochody ciężarowe „Mavag" z czterocylindrowym silnikiem oparte na wzorach samochodu Mercedes-Benz.

Jednakże wysiłki węgierskich inżynierów i konstruktorów poszły w kierunku stworzenia własnego, ekonomicznego typu samochodu ciężarowego, przystosowanego do ciężkich warunków terenowych na wsi. Jednym z takich typów, którego produkcja rozpoczęła się w okresie Planu 5-letniego, był 3,5-tonowy „Csepel" D-350. Po kilkumiesięcznych próbach, prowadzonych pod kierunkiem znanego węgierskiego konstruktora inż. Zatheja, uruchomiono seryjną produkcję tego pojazdu, a dwa lata później wypuszczono nowy, ulepszony jego model — wywrotkę „Csepel" D-350 B. Podobną drogę przeszły pozostałe węgierskie fabryki motoryzacyjne. Od produkcji przestarzałych typów pojazdów, dzięki uporczywej pracy konstruktorów i ofiarnemu trudowi robotników, przeszły one do budowy nowoczesnych samochodów, traktorów i motocykli, opartych na ostatnich zdobyczach techniki.

MŁODE KADRY — NIEZAWODNY FUNDAMENT

Plan 5-letni rozwoju i budowy podstaw socjalizmu w WRL nie tylko przewidział, ale i zabezpieczył przeszkolenie ponad 200-tysięcznej kadry fachowców dla obsługi i użytkowania pojazdów mechanicznych.

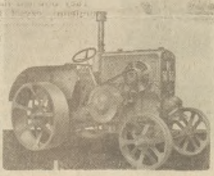
Dla samych tylko wiejskich ośrodków maszynowych postanowiono przeszkolić w ciągu pięciolatki 60 tysięcy mechaników i kierowców traktorowych. Ale nie tylko postanowiono — rzeczywiście taka ilość w latach 1950—1954 została na specjalnych kursach państwowych przeszkolona.



W państwowych ośrodkach szkoli się młodzież na przodujących kierowców i mechaników

DLA POTRZEB NARODOWEJ GOSPODARKI

Węgierska Partia Pracujących, kierownicza siła klasy robotniczej WRL, opracowując 5-letni plan gospodarczy w dziedzinie budowy własnych pojazdów mechanicznych położyła specjalny nacisk na produkowanie takich samochodów i traktorów, któreby istotnie zaspakajały potrzeby gospodarki narodowej Ludowych Węgier. I rzeczywiście po kilkuletniej, uporczywej pracy tego rodzaju pojazdy zostały oddane do użytku przez fabrykę samochodów im. M. Rakosi. Już w roku 1949 ilość samochodów przewyższała przedwojenną o 9 tys. pojazdów, a w Planie 5-letnim miała się powiększyć m. in. o dalsze 23 tys. ciężarówek.



Ciągnik rolniczy R 50 - 55

W chwili obecnej ciężarówki „Csepel" są witane przez wszystkich kierowców w całym kraju jako wytrzymały, niezawodny i wierny pomocnik w pracy transportu samochodowego. Trzy zasadnicze modele produkuje fabryka w Budapeszcie: 1,3-tonowy, 3,5-tonowy oraz 3,5-tonową wywrotkę. Z nich najpopularniejszy jest 3,5-tonowy Csepel D-350. Jest to szybka, ale i ekonomiczna ciężarówka, zbudowana w oparciu o najnowsze osiągnięcia wiedzy technicznej. Ciężar czterocylindrowego silnika, zastosowanego w tym samochodzie, wynosi 390 kg. jakkolwiek każda jego część składowa obliczona została przy uwzględnieniu najwyższego obciążenia.

Charakterystyczną dla silnika Csepel D-350 jest budowa głowic. Każdy z cylindrów posiada oddzielną głowicę, wykonaną z żeliwa. Blok silnika tak jest skonstruowany, że linia podziału wypada o wiele niżej od osi wału głównego, wskutek czego blok silnika posiada dobrą wytrzymałość na ugięcia.

Samochód - wywrotka Csepel D-350 B jest pochodnym od samochodu ciężarowego D-350, tzn., że oba modele mają większość zespołów i części jednakowych. Ma to kolosalne znaczenie przy produkcji samochodów, naprawie i eksploatacji, nie mówiąc już o tak ważnym zagadnieniu, jakim jest zaopatrzenie w części zamienne.

Wywrotka D-350 B ma czterocylindrowy silnik wysokoprężny Csepel D 413 z wtryskiem paliwa do komory wstępnej. Przy średnicy cylindra 110 mm i skoku tłoka 130 mm pojemność skokowa wynosi 5322 cm sześć., a moc maksymalna równa jest 85 KM przy 2200 obr./min. Mechanizm podnoszenia skrzyni ładunkowej napędzany jest od skrzynki biegów samochodu; dwutłokowa pompa olejowa podaje płyn pod wysokim ciśnieniem do teleskopowego podnośnika. Szybkość podnoszenia jest przy tym regulowana przez odpowiednie ustalenie ilości obrotów silnika albo przez przestawienie zaworu w budce kierowcy. Maksymalny kąt pochylenia skrzyni jest ograniczany przez samoczynnie działające urządzenie. Skrzynia ładunkowa może być nachylana we wszystkie trzy strony. Ciśnienie płynu w układzie podnośnikowym wynosi 150 atmosfer.

Trzeci model Csepel-130 to terenowy samochód z napędem również na przednią oś, budowany seryjnie dopiero od roku bieżącego. Konstruktorzy przewidzieli dlań różnorodne zatrudnienie, a więc przede wszystkim na wsi, dla dowozu produktów wiejskich do miast, jak i w samych miastach dla rozwożenia towarów spożywczych, przewozu prasy, książek itp. W tym ostatnim wypadku budowane jest specjalnie kryte nadwozie tzw. „bagażówka".

MOTORYZACJA WSI

Aż do chwili wyzwolenia nikt na Węgrzech nie myślał, aby dać węgierskiej wsi traktor, który ulżyłby ciężkiej pracy chłopa.

Od tej hańby uwolniła dopiero kraj reforma rolna. 34 proc. ziemi uprawnej przejęto i rozdzielono wśród biedoty wiejskiej stwarzając jej możność samodzielnej egzystencji. Ale nie na tym był koniec pomocy ludowego państwa dla pracującego chłopstwa. Chodziło w dalszym ciągu o uzyskanie wyższej wydajności, o uczynienie wsi dostatnią i zamożną.

Drogą tą poszły wysiłki budowniczych węgierskich maszyn i traktorów rolniczych. A że uzyskano i na tym odcinku poważne osiągnięcia niech świadczy fakt zaopatrzenia rolnictwa w ponad 20 tysięcy wysokowydajnych ciągników zarówno kołowych jak i gąsienicowych. Do najbardziej popularnych należą tu kołowy ciągnik R 50-55. Posiada on jednocylindrowy, dwusuwowy silnik z gruszką żarową o mocy 60 KM. Moc pociągowa na haku wynosi 35 KM. Koła napędowe mogą być ogumione albo na obręczach żelaznych. Traktor gąsienicowy SL 50-55 posiada tą samą moc silnika, jednakże większą moc na haku pociągowym, gdyż 44 KM. Zarówno jeden jak i drugi ciągnik są bardzo proste w obsłudze, a dzięki wysokogatunkowym materiałom wytrzymują długi okres międzynaprawczy.

Trzecim typem ciągnika rolniczego produkowanego przez zakłady „Czerwona Gwiazda" jest lekki ciągnik G-35. Jest to ciągnik kołowy o mocy 35 KM, który oprócz wykonywania prac na roli doskonale nadaje się do transportu przyczep, przewozu cystern z paliwem do ośrodków wiejskich itp.

WYGODNA KOMUNIKACJA

Jeszcze przed kilkoma laty nadeszła do Polski pewna ilość autobusów „Mavag", a potem „Ikarus". Były to pojazdy produkcji węgierskiej. „Mavagów" fabryka samochodów w Budapeszcie już nie produkuje, natomiast rozwinęła się znacznie produkcja autobusów „Ikarus", z których obecnie dwa modele budowane są seryjnie. Zapewnia to węgierskiej ludności pracującej wygodny dojazd do pracy, zarówno w komunikacji miejskiej jak i międzymiastowej.

Mniejszy z nich to „Ikarus"-30 z 4-cylindrowym wysokoprężnym silnikiem Csepel D-413. Silnik ten posiada moc 85 KM przy 2200 obr./min. Rozwija on szybkość 75 km/godz. przy pełnym obciążeniu tj. 30 pasażerów.

Znacznie większym typem autobusu jest „Ikarus"-60, który mieści 60 pasażerów; jego szybkość wynosi 52 km/godz. przy zużyciu 34 litrów paliwa na 100 km. Silnik „Ikarusa"-60 również pochodzi z f-ki Csepel. Jest to 6-cylindrowy, wysokoprężny silnik typ „Csepel" D-613, o mocy 125 KM przy 2200 obr./min. Pięciobiegowa skrzynka przekładniowa zapewnia zarówno w jednym, jak i drugim autobusie najbardziej ekonomiczne wykorzystanie mocy silnika.

MOTOCYKLE „CSEPEL"

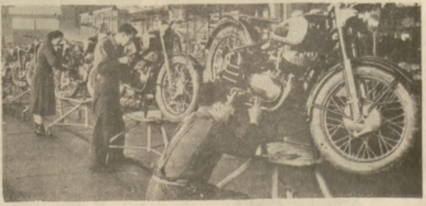
Pierwsze motocykle produkcji węgierskiej budowane jeszcze przed wojną były, jak to się mówi — śmiechu warte. Zewnętrzna forma tego motocykla była prawie obskórna.

W tej dziedzinie nic się nie zmieniło do chwili wyzwolenia. Dopiero w okresie Planu 3-letniego konstruktorzy i inżynierowie węgierscy uruchomili w zakładach „Csepel", na przedmieściach Budapesztu, produkcję nowych motocykli. Musieli oni w szybkim tempie zniwelować zacofanie dziesiątków lat. Początkowo skonstruowali małą setkę bez pedałów, ze skrzynką biegów. Ten dwubiegowy motocykl brał udział w wielu zawodach terenowych i szybkościowych, uzyskując liczne sukcesy. Stał się też niebawem ulubionym środkiem lokomocji węgierskich ludzi pracy.

W trakcie produkcji seryjnej zrodziły się nowe problemy. Zachodziła potrzeba zbudowania maszyny, która umiała by dobrze znosić najgorsze drogi, w dodatku z dwuosobowym obciążeniem. Węgierscy konstruktorzy zaprojektowali Csepel o pojemności 125 ccm. Ten nowy motocykl nadawał się nawet na eksport. Maszyna ta, tak jak i jej poprzedniczki — wykazała swoje zalety w zawodach terenowych. Młodzi zawodnicy samodzielnie przerabiali seryjne Csepele i doprowadzili do tego, że w 1951 roku — zdobyto tytuł mistrzowski w kategorii 125 ccm na maszynie typu Csepel. Znany zawodnik węgierski — Isvan Reisz — wygrał na tej maszynie nawet z zawodnikami, dysponującymi najlepszymi Puchami.

Węgierska produkcja motorowa zaczęła stosować przy maszynach przednie zawieszenie teleskopowe, a następnie w 1951 roku przeszła na produkcję Csepelów o poj. 125 ccm z tylnym i przednim teleskopem.

Tak przebiegała w pierwszym okresie produkcja i rozwój tak popularnego dziś na Węgrzech motocykla „Csepel". Obecnie oprócz modelu 125 ccm fabryka już od 2 lat produkuje seryjnie doskonałe 250-ki „Csepel" również z przednim i tylnym teleskopem. Dzięki systematycznej współpracy sportu motorowego z fabryką „Csepel" wspomniana 250-ka została ostatnio znacznie ulepszona i już obecnie rozpoczęła się produkcja modelu „Csepel"-250 de Lux, mającego wiele zalet, jak np. zawieszenie tyłu na wahaczu, ulepszenie silnika (dwusuw), wygodne siedzenie tzw. kanapa i wiele innych.



Taśma produkcyjna motocykli Csepel — 250.

Jednocześnie z podwyższeniem jakości swych motocykli fabryka „Csepel" mogła znacznie podnieść ich ilość i przyspieszyć produkcję. Już dziś wiadomo jest, że nakreślona w Planie 5-letnim ilość maszyn została znacznie przekroczona. Umożliwiło to wydatne obniżenie ceny sprzedażnej motocykla zarówno w kat. 125 i 250 ccm. W ten sposób pojazdy te stały się dostępne dla szerokich rzesz ludzi pracy na Węgrzech i są przez nich powszechnie wykorzystywane nie tylko dla celów sportowych, ale również w codziennym życiu i pracy.



Autobus IKARUS - 30



Autobus IKARUS - 60



Wywrotka Csepel D-350B



Ciężarówka Csepel D-350

„KIEROWCA" Wyd. Szefostwo Służby Samochodowej MON. Redaguje zespół. Adres Redakcji: Warszawa Królewska 1, tel. 820 30 wew. 38 23
Administracja: Warszawa, ul. Grzybowska 77. Konto PKO I-91000. Zdjęcia w numerze: WAF, Zakł. Graf. Wyd. MON W-wa, Zam. Nr 1935 CW-17658